2007. JANUÁR

Megjelenik: 15 000 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVA: 1904-BEN

LI/1

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

A hónap tippje!

VSZ-TAGKÉNT **CSAK VSZ-JELÖLTET ÉRDEMES TÁMOGATNOD** AZ ÜZEMI TANÁCSI ÉS MUNKAVÉDELMI KÉPVISELŐ VÁLASZTÁSOKON.

MÁS JELÖLTRE LEADOTT SZAVAZAT GYENGÍTI A SZAKSZERVEZETEDET.

527/85

LELTÁRÍV 2006/2007

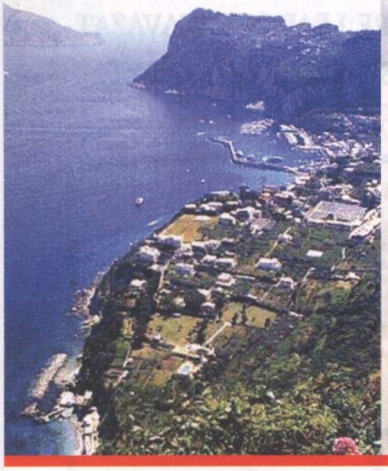
Foglalkoztatási megállapodás	✓
Bérmegállapodás	✓
Kollektív Szerződés	✓
Középtávú megállapodás	✓
Menetkedvezmény	?
Vasútegészségügy	?
Mellékvonalak	?
1106 új belépő a VSZ-be	✓

Velünk erősebb leszel, Veled erősebbek leszünk!

Az Explorer Vasutas Világjáró Klub (egyesület) 2007. évi programterve

- München-Neuschwanstein-Párizs-Versailles
- Velence-Nápoly-Capri-Sorrento-Pompei-Verona
- Firenze-Siracusa-Catania-Taromina-Pisa
- Erdély
- Szicíliai nyaralás (Patti)
- Bulgária (Sozopol)
- Horvátország (Brac)
- Velence-Róma
- Prága-Krakkó
- Új Erdély körút
- Auschwitz-Drezda
- Horvátország (Trogir)
- Salzburg-London-Cambridge

EXPLORER
Vasutas Világjáró klub



FELHÍVÁS!

Az **Explorer Vasutas Világjáró Klub,** Magyarország legnagyobb vasúti szabadidős szervezete megalakulása óta nagy hangsúlyt fektet a vasutasság korrekt tájékoztatására, valamint elektronikus médiák alkalmazására.

Új honlapunkon napi frissítésű, vasúttal és utazással kapcsolatos hírgyűjtemény, mintegy 1000 vasúti link és kép, útleírások, gyakorlati tudnivalók várják az érdeklődőket. Látogasson el lapunkra **(www.evvk.hu)** és regisztráljon most!

Hirdetéseinket a Vasutasok Szakszervezete támogatta.

TOVÁBBI RÉSZLETEK:

- http://www.evvk.hu honlapunkon,
- info@evvk.hu e-mail címen,
- a 06+27-51 vasúti telefonon, kedden 9-15 h-ig, szerdán és csütörtökön 15-16 h-ig,
- a 06 53 /342-884 vezetékes számon, hétköznap 17.00 h után illetve hétvégén,
- a 06 30/3866-106 mobilszámon, napközben.

Válaszd az egészséget!

A VASUTAS EGÉSZSÉGPÉNZTÁR DECEMBER 19-ÉN KÜLDÖTTKÖZGYŰLÉST TARTOTT A MÁV CARGO SZÉKHÁZÁBAN. A KÜLDÖTTEK ELFOGADTÁK A 2007. ÉVI PÉNZÜGYI TERVET, VALAMINT MEGVÁLASZTOTTÁK AZ IGAZGATÓSÁG ÉS AZ ELLENŐRZŐ BIZOTTSÁG TAGJAIT.

A közgyűlésen elhangzott: Napjainkban az egészségügyi kiadások finanszírozásában egyre nagyobb szerepet kapnak az egészségpénztárak, melyek az egészség védelmét szolgáló, a társadalombiztosítás által nem, vagy csak részben finanszírozott, kiegészítő szolgáltatásokat nyújtanak. Az egészségpénztárakon keresztül, munkáltatói hozzájárulással vagy egyéni befizetések teljesítésével jelentősen csökkenthetők az egészség megőrzésével kapcsolatos kiadások.

Az egészségpénztári megtakarításokkal azokra az élethelyzetekre lehet kedvezően takarékoskodni, amelyekben az öngondoskodás szerepe egyre inkább elkerülhetetlen lesz: az egészségügyi kiadásokra. Az egészségpénztári megtakarítások jelentőségét emeli, hogy a várható egészségügyi intézkedések miatt előreláthatólag több egészségügyi kiadás térítéskötelessé válhat, amelyet azonban az egészségpénztáron keresztül finanszírozhatnak majd tagjaink. Az egészségpénztárnál várakozási idő nincs, a munkáltató által átutalt összeg, a munkáltatói tagdíj egészségkártyával akár a könyvelést követő munkanaptól igénybe vehető egészségpénztári szolgáltatásokra.

2007. január 1-jétől éves szinten 60 000 Ft befizetés eléréséig a befizetés 90,5%-a, 60 000 Ft felett a befizetés minden egyes forintja az egyéni számlára kerül. Az adó- és járulékmentes munkáltatói befizetések felső határa 2007-ben egészség- és önsegélyező pénztárak esetében együttesen 157 200 Ft/év, vagyis 13 100 Ft/hó.

Változások 2007. június 1-jétől

A Vasutas Egészségpénztár által nyújtott szolgáltatások szabályai 2007. május 31-ig történő kifizetés esetén nem változnak.

Az egészségpénztár adómentesen nyújthatja 2007. május 31-ét követően is az alábbi egészségügyi célú szolgáltatásokat:

- egészségügyi szakellátás *(térítésköteles orvos, fogorvos, szemműtét, vizitdíj, kórházi napidíj, stb...),*
- gyógyterápiás intézetek szolgáltatásai, fürdőgyógyászati kezelések, gyógyterápiás kezelések *(gyógytorna, gyógymasszázs, fizioterápia),*
- gyógyüdülés, egészségügyi üdülés,
- otthoni gondozás,
- fogyatékkal élők támogatása *(vak személy részére vásárolt speciális könyvek, mozgáskorlátozottak életvitelét megkönnyítő eszközök, vakvezető kutyával összefüggő költségek),*
- gyógyszerek, gyógy-tápszerek, gyógyszertárban kapható OGYI engedélyes termékek árának támogatása,
- gyógyászati segédeszközök, lakossági felhasználásra alkalmas orvostechnikai eszközök, csecsemő- és betegápolási cikkek megvásárlásának támogatása,
- pénztártag betegség miatt kieső jövedelmének részbeni pótlása,
- hátramaradottak támogatása.

Az egészségpénztár 2007. május 31-ig adómentesen, 2007. május 31-ét követően életmódjavító szolgáltatásként adókötelesen nyújthatja az alábbi szolgáltatásokat:

- természetgyógyászati szolgáltatás,
- rekreációs üdülés,
- sporteszköz vásárlása és bérlése,
- fog- és szájápolószerek, gyógyteák árának támogatása.

A 2007. évi változásokról bővebben januári hírlevelünkben tájékoztattuk tagjainkat. **Felvilágosítást a www.epenztar.hu címen, a 01-41-36, 01-41-79, 06-1-880-6550 telefonszámokon kaphatnak tagjaink és az érdeklődők.**

Vasutas Egészségpénztár

Leltár

Január a leltárak hónapja. Ha elkészül a leltár, két dologra is jó. Egyrészt számot ad arról, hogy az elmúlt évben mennyit gyarapodtunk, illetve megadja a kiinduló alapot a jövőre nézve.

Év végi tárgyalások

„Tisztelt Elnök Úr! Budapest-Kelenföld Forgalmi csomópont VSZ tagjai nevében köszönöm a bértárgyalásokon tett erőfeszítéseidet! Tisztelettel: Kopár Gyula szb-titkár"

Ezt az e-mailt január 5-én juttatta el feladója a VSZ címére. Ritka érték. Miért? Mert általános az a nézet tisztségviselőink között, hogy nem nagyon köszönik meg a munkájukat. Azért előfordul, mint most is. Persze nem osztják ingyen a dicséretet, mert a tag és a tisztségviselő alapvetően kritikus. Idén azonban tényleg sok elismerést kapunk az év végi megállapodásokért. Nyugodtan kijelenthetjük, hogy nem ok nélkül. A végeredmény önmagáért beszél *(a részletekről az 5. oldalon olvashatnak)*.

Mi kellett ahhoz, hogy ez az eredmény megszülessen? Nagyon sok minden, de két alapvető tényezőt ki kell emelnünk.

Vezérigazgató a tárgyalóasztalnál

Egyrészt, 1999 óta most először fordult elő, hogy a MÁV ZRt. vezérigazgatója érdemben vett részt a tárgyalásokon. Egyértelmű, hogy a döntési felelősséggel felruházott tárgyaló fél jelenléte hatékonyabbá tette az alkufolyamatot. *Heinczinger István* határozott és konstruktív tárgyalófélnek bizonyult. Jelenléte nem csak a munkáltatói tárgyalódelegáció munkáját, hanem a szakszervezeti oldal javaslatainak gyorsabb értékelését is segítette.

Szakszervezeti együttműködés

A másik tényező a szakszervezeti oldal eddiginél egységesebb fellépése. A tárgyalóteremben ülve egyetlen alkalommal sem tapasztaltam, hogy bármely szakszervezet rontani akarta volna a másik javaslatait. *(Tárgyalótermen kívül sajnos tapasztaltunk nemkívánatos megnyilvánulásokat.)* Természetesen voltak véleménykülönbségek, de azokat az oldalegyeztetések alkalmával igyekeztek feloldani a résztvevők. Utólag is egyértelműnek tűnik, hogy a szakszervezetek együttes fellépése nem csak lendületet adott a tárgyalásoknak, hanem pozitívan hatott a végeredményre is. Biztató a jövőre nézve.

Leltárhiány

A foglalkoztatási és bérmegállapodás, a két évre meghosszabbított hatályú Kollektív Szerződés és a középtávú megállapodás mellett maradtak megoldatlan ügyek. A menetkedvezmény körüli bizonytalanság, a vasútegészségügy önállóságának megszűnéséről és a mellékvonalak bezárásáról szóló hírek még mindig rontják a vasutasok közhangulatát.

A sok lezáratlan kérdés pedig nem engedi meg, hogy az év végi megállapodások megkötése után hátradőljünk és megpihenjünk dicsőségeinket emlegetve.

Velünk erősebb leszel, Veled erősebbek leszünk!

A felsorolt kihívások (menetkedvezmény, vasútegészségügy, mellékvonalak) folyamatosan összefogásra késztetnek bennünket. Vasutasként vajon szabad-e közömbösen várni, hogy minden megoldódjék?

Nyáron az óriásplakát-kiállításon láttam egy feliratot: *„A közöny és az érdektelenség gyakran nagyobb kárt okoz, mint a kifejezett ellenszenv. (J. K. Rowling)"*. Szerintem ránk, vasutasokra ez most többszörösen igaz. Ezért köszönjük tagjainknak a tárgyalásokhoz nyújtott támogatásukat és mindazokat várjuk a Vasutasok Szakszervezetébe, akik felelősséget éreznek nem csak saját magunkért, hanem vasutas társaikért is.

(Belépési nyilatkozatot a 10. oldalon találnak.)

A leltárhoz tartozik, hogy 2006-ban 1106-an léptek be új tagként a Vasutasok Szakszervezetébe. Bízunk benne, hogy a 2007-es leltár még ennél is jobb eredményt mutat. Köszönjük mindenkinek, aki tett ezért a szép eredményért. A VSZ Elnöksége döntött arról, hogy idén is ösztönzi az új belépéseket. *(A részletekről érdeklődjenek a VSZ Területi Képviseleteinél.)*

Év-forduló

Karácsony Szilárd a VSZ alelnöke

December 22. 13.25: Még reménykedtünk, hogy lesz megállapodás karácsony előtt.

December 29. 14.01: szakszervezeti oldalegyeztetés

December 30. 19.22: Aláírják a megállapodásokat.

...finoman szólva nem mutat jól, ha a Cargonál az első önálló bértárgyalásnál nincs megállapodás...

Zlati Róbert
érdekvédelmi alelnök

A MÁV CARGO ZRt.-NÉL 2006 VÉGÉN CSAK A BÉRINTÉZKEDÉSEKRŐL FOLYTAK TÁRGYALÁSOK. EZEK DECEMBER 22-ÉN AZZAL ZÁRULTAK, HOGY A VDSzSz ÉS AZ MTSzSz SZIGNÁLTA, ELFOGADTA AZT A MEGÁLLAPODÁS-TERVEZETET, AMELYBEN AZ ALAPBÉRBE BE NEM ÉPÜLŐ, ALAPBÉRKIEGÉSZÍTÉSKÉNT ÉS TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ JUTALOMKÉNT KIFIZETETT BÉRFEJLESZTÉS MÉRTÉKE ÁTLAGOSAN ELÉRI AZ 50%-OT.

A 14-17 MMK-BAN PEDIG EZT 100%-BAN TERVEZI A MUNKÁLTATÓ, AZAZ NEM LESZ ALAPBÉRFEJLESZTÉS.

Mindezek a Vasutasok Szakszervezete részéről nem nyertek megfelelő támogatást.

A tárgyalásokon következetesen azt az álláspontot képviseltük, hogy az alanyi jogú bérfejlesztést kell előnyben részesíteni, de nem zárkóztunk el a munkáltatói differenciálás lehetőségétől sem.

A 4%-os alapbérkiegészítés alapbéresítéséről a tevékenység-kihelyezéssel kapcsolatosan már 2005-ben megállapodtunk. Ennek a bérszerkezet egyszerűsítése volt a célja. A munkáltatói szándék azonban ezzel ellentétes irányt vett a 2007. évi bérjavaslat átadásakor. Ugyanis újabb alapbérkiegészítés bevezetését javasolja a munkáltató – alapbérfejlesztés helyett. Az ezzel kapcsolatos indokok élén a privatizáció előkészítésére való hivatkozás szerepelt. Véleményünk szerint ez nem szerencsés érvelés. A bérfejlesztés ilyen jellegű megvalósítása a privatizációval kapcsolatosan oly sok tényező tekintetében bizonytalan munkavállalókat továbbra is ezen tulajdonosi szándék ellen hangolja. Ez pedig nem lehet célja a munkavállalók elégedettségét előtérbe helyező menedzsmentnek.

A privatizáció megvalósítása tekintetében az általunk vitatott bérelemet jelentéktelen tényezőnek tartjuk. Az ebből adódó bértömeg a társaság eszközeinek értékéhez, de a működés költségeihez viszonyítva is igen elenyésző.

Az alapbérbe csak feltételesen – a társaság 2007. I-IX. havi adózás előtti eredménytervének, és az éves várható adózás előtti eredményének teljesülése esetén – beépülő alapbérkiegészítés főleg nem szerencsés abban a helyzetben, amikor még 2008-at sem a növekedés éveként prognosztizálják.

Fenti indokok miatt a Vasutasok Szakszervezete számára elfogadhatatlan, hogy az alapbérfejlesztés feltételes módon valósuljon meg, legalábbis a munkáltató által javasolt mértékben.

A teljesítményösztönzési rendszer keretében kifizetni tervezett 230 MFt-os keretösszeg *(kb. 4%-os bértömeg)* és annak szintén feltételekhez kötött – bizonytalan – jövő évi alapbéresítése elegendő ahhoz, hogy a munkáltató – véleményünk szerint alaptalan – *„privatizációs aggodalmait”* orvosolja. Az alapbérfejlesztés pedig szükséges ahhoz, hogy elégedett, a munkafeladatokat kiegyensúlyozottan ellátó munkavállalók dolgozzanak a Társaságnál.

A 14-17 MMK-ba sorolt munkavállalók esetében, ahol már elég magas alapbérekről van szó, a tervezett 3%-os differenciálási lehetőséggel komoly bérfeszültségeket lehet teremteni. Az 1,5%-os munkáltatói differenciálás éppen elegendő a teljesítmények elismerésére.

A VBKJ keretösszegének a tárgyalások során kialakult 210 000 Ft-os mértéke elfogadható szakszervezetünk számára.

A Vasutasok Szakszervezete értékeli, hogy a munkáltató a módosító javaslatainkból néhányat figyelembe vett a tárgyalásokon – a teljesítményösztönző negyedéves kifizetése, a 14-17 MMK-ban elmozdulás a teljes differenciálásról, a VBKJ mértékének emelése – és azt beépítette a megállapodás-tervezetbe. Azonban ez sajnos még nem elegendő ahhoz, hogy aláírjuk a dokumentumot, mivel a munkavállalók érdeke a biztos alapbéresítést kívánja meg.

A Vasutasok Szakszervezete a MÁV Cargo ZRt. 2007. évi bérintézkedések végrehajtásáról szóló megállapodást akkor tudja aláírni, ha a megállapodásban a munkáltató nem alapbérkiegészítést, hanem alapbérfejlesztést alkalmaz valamennyi munkavállaló esetében, és a 14-17 MMK-ba sorolt munkavállalók vonatkozásában az alanyi jogú bérfejlesztés mértéke 3%, a differenciálás pedig 1,5% lesz.

A fent leírtakat tartalmazó levélben a Vasutasok Szakszervezete Cargo Szakmai Képviselete javasolta, hogy a 2007. évi bérfejlesztés kérdését a Vállalati Érdekegyeztető Tanács 2007. január második hetére összehívott ülésén tárgyaljuk újra. Az ülés január 8-án volt.

A munkáltató a VÉT-en elmondta, hogy nem tudja elfogadni javaslatainkat, és sajnos a munkavállalói oldalon sem kaptak támogatást törekvéseink. Így megállapodás nélkül zárult ez a tárgyalási forduló is.

A MÁV ZRt-ből az utóbbi időkben kiszervezett legnagyobb méretű egységnél, az állami *„védőernyő”* alól kiszervezni, privatizálni tervezett társaságnál a tulajdonos a munkavállalóknak megnyugtató jövőképet ígért, mely példa lehet a további kiszervezések esetére is.

Ezek után finoman szólva nem mutat jól, ha a Cargonál az első önálló bértárgyalásnál nincs megállapodás.

Ezt figyelembe véve a tárgyalások tovább folynak, és a lap megjelenésekor remélhetőleg eredményesen le is zárulnak.

PRIVATIZÁCIÓ ELŐTT

A DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

HEINCZINGER ISTVÁN, A MÁV ZRt. VEZÉRIGAZGATÓJA 2006. DECEMBER 20-ÁN KELT LEVELÉBEN, TULAJDONOSI MINŐSÉGBEN ÉRTESÍTETTE A DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT-BEN MŰKÖDŐ VSZ ALAPSZERVEZETET ARRÓL, HOGY A JÁRMŰJAVÍTÓT A VASÚTTÁRSASÁG NYILVÁNOS PÁLYÁZAT KERETÉBEN ÉRTÉKESÍTENI KÍVÁNJA.

Lengyel Istvánné, az alapszervezet szb-titkára válaszlevelében kifogásolta, hogy a tulajdonos mindössze a Kollektív Szerződés egyéves fennmaradását említette meg, amit jogszabály egyébként is munkavállalói jogként rögzít, és ez önmagában messze nem elegendő a munkavállalók jövőbeni sorsának megnyugtató rendezéséhez.

A Vasutasok Szakszervezete véleménye szerint az esetleges privatizáció során további, a munkavállalók helyzetét védő, a jelenlegi jogaik szintjét fenntartó kritériumok *(pl. meghatározott idejű foglalkoztatási garancia)* szerepeltetése szükséges a pályázati kiírásban, illetve a MÁV ZRt-nek is fenn kell tartania a jelenlegi kedvezmények bizonyos körét *(például a bérleti viszonyok fennmaradása a MÁV épületekben.)*

Lengyel Istvánné válaszában jelezte, hogy igényli a véleménycsere lehetőségét a munkavállalók érdekeit is méltányoló pályázati kiírás érdekében.

Korrekt év végi megállapodások

Szokás szerint nagy érdeklődés kísérte az év végi Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban folyó tárgyalásokat. Nem csoda, hiszen a 2007. évi foglalkoztatásról, a bérfejlesztésről és Kollektív Szerződés módosításáról, azaz valamennyi MÁV ZRt. munkavállalót érintő kérdésről folyt a vita. Végül hosszú, de érdemi vita után december 30-án este fél nyolckor kerültek rá az aláírások a véglegesített dokumentumokra. Összeállításunkban a legfontosabb eredményekről adunk számot. Köszönjük a felsorolt eredmények eléréséhez tagjaink támogatását!

Kollektív Szerződés

A Kollektív Szerződésben a munkáltató foglalkoztatás rugalmasságát célzó módosítási javaslatait a megfelelő ellentételezési hajlandóság hiányában visszautasítottuk. Így a KSz ismét határozott időre köttetett, de az elmúlt évektől eltérően két évig, 2008. december 31-ig hatályos.

Munkaidő-növelés és megváltása

A tárgyalásokon a legnagyobb csörte a teljesen új elemként megjelenő munkaidő-növelési szándék körül alakult ki. A munkáltató az évek alatt fél és tized óránként lealkudott heti munkaidőkeret 40 órára felemelését javasolta úgy, hogy a megemelt munkaidőt megváltaná. A már említett négyes szakszervezeti oldalegyeztetéseken is erről a témáról esett a legtöbb szó.

A VSZ sohasem fogadta el a negyvenórás munkahét egylépcsős visszaállítását, ugyanakkor tagjai felhatalmazása alapján megfelelő foglalkoztatás-biztonság mellett a lehető legjobb bérpozíció elérését tartotta céljának, tekintettel a 2007-ben várható ár- és adóemelésekre. Éppen ezért a VSZ a munkaidőkeret legfeljebb heti harmincnyolc órára emeléséről a foglalkoztatási megállapodás megkötése és a munkaidő-emelkedés megfelelő ellentételezése mellett volt hajlandó tárgyalni. Volt, aki mindezt időközben másképpen látta. Nyilvánvalóan rosszul, amit végül az aláírt megállapodások is igazolnak. Az egy szakszervezet többiektől eltérő véleménye miatt a munkaidő-növelés kompenzációja csak pótlékként kerül a munkavállalók zsebébe.

A bérfejlesztést 2007. január 1-jével hajtják végre. Első kifizetése a 2007 januári bérek kifizetésével együtt, a 2007. februári bérfizetési napon, amennyiben az üzletági, igazgatósági szervezeti egységeknél a differenciálás gyakorlati végrehajtására a megállapodások január 15-ig megszületnek.

A munkaidő-növekedés 2007. március 1-jétől hatályos, az ezért járó pótlékot elsőként az áprilisi bérfizetési napon fizetik ki.

Megállapodás a vonatfelvevőkért

A VSZ tárgyalódelegációja figyelmet szentelt arra is, hogy megállapodást kössön a vonatfel-, átvevői munkakörben foglalkoztatott munkavállalók teljes munkaidős foglalkoztatása tárgyában is. *(Köszönet minden érintettnek a türelemért és az áldozatokért!)*

Foglalkoztatási megállapodás

A munkaidő-növeléssel összefüggő tárgyalások – amint már jeleztük – szorosan kapcsolódtak a foglalkoztatási és a középtávú megállapodáshoz. Az aláírt dokumentumokban az aláíró felek megállapítják, hogy jelenleg az üzletágaknál az operatív végrehajtó vasútüzemi tevékenységet ellátók között munkaerő-felesleg nem mutatható ki, ezért egyelőre nincs szükség a foglalkoztatott létszám csökkentésére. Amennyiben előre nem tervezhető események, vagy folyamatok *(vonalbezárások, jelentős piacvesztés)* illetve műszaki fejlesztés, technológiaváltás, továbbá az ügyviteli folyamatok átszervezése következtében foglalkoztatási gondok keletkeznének, Felek külön megállapodnak a szükséges intézkedésekről.

Új Középtávú megállapodás

A 2007-2010 évekre vonatkozó Középtávú Együttműködési Megállapodás további fejezetei a társaság jövedelem-politikájának, munka- és egészségvédelmi gyakorlatának alapelveiről, valamint a munkaügyi kapcsolatrendszer továbbfejlesztéséről tartalmaznak rendelkezéseket. Az ösztönzött és korengedményes nyugdíjazási, a MÁV-évek, a MÁV-esély és az Új Esély programokat a munkáltató – módosításokkal – tovább működteti.

Meggyőződésünk, hogy a cél érdekében a szakszervezetek együttműködését kell előtérbe helyezni, mert egymás nélkül nem lehet megállapodni! Ezt az idei tapasztalatok is megerősítették.

A 2007. évi bértárgyalások eredményei

2006. évi Teljesítményösztönző juttatás alapbéresítése alanyi jogon valamennyi munkavállalónak	**1,5%**
Bérfejlesztés	7,5-8,0%
6-8 MMK-ban	8,0%
További MMK-ban	7,5%
Ebből alanyi jogú	
6-8 MMK-ban	8% (min 5000 Ft)
9-13 MMK-ban	6% (min 5000 Ft)
14 és afeletti MMK-ban	5000 Ft
Differenciált	
6-8 MMK-ban	0%
9-13 MMK-ban	1,5%
14-17 MMK-ban	Az 5000 Ft és a 7,5% bértömeg különbsége
Munkaidő megváltás pótléka	Heti 38-37,5 órára emelés
Vontatási utazók	9,0% (2 óra emelés)
Vonatkísérők	4,0% (1 óra emelés)
Többi munkakörök	1,5% (1 óra emelés)
Teljesítményösztönző juttatás	
(2007. novemberi bérben)	1,5%
Béren kívüli juttatások	
VBKJ	210 000 Ft/fő/év (16,6%)
Segélykeret növekedés	6,5%
Kitüntetés, jutalomkeret növekedése 6,5%	
A KSz fix összegű juttatásainak átlagos növekedése 6,5%	

A VÉT tárgyalások margójára

Azzal kezdődött, hogy négy szakszervezet novemberben egyeztetett és együttes levélben sürgette a menedzsmentet a tárgyalások megkezdésére. Egy szakszervezet kimaradt.

Azzal folytatódott, hogy négy szakszervezet a tárgyalásokon az együttműködés jegyében nyilatkozott. Egy szakszervezet mást mondott.

Azzal végződött, hogy 2006. december 30-án a munkáltatóval öt szakszervezet állapodott meg a foglalkoztatáspolitikáról, a középtávú megállapodásról, a Kollektív Szerződésről és a bérintézkedésekről.

Z.

Nemzetközi összefogás

A visegrádi négyek tanácskozása

A visegrádi négyek (cseh, lengyel, szlovák és magyar) országainak vasutas szakszervezeti vezetői 2006. december 13-a és 15-e között Budapesten tanácskoztak.

Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezete elnökének meghívására hazánkba érkezett *dr. Zdenek Jílek* Csehországból, *Peter Rozloznik* Szlovákiából, és *Jerzy Kedzierski* Lengyelországból. A nemzeti vasutas szakszervezetek vezetői a tapasztalataik megosztását követően a következő Záródokumentumot fogadták el.

„A rendezvény résztvevői kölcsönösen tájékoztatták egymást a nemzeti vasutak átalakítási és liberalizációs folyamatairól, a munkavállalókat érintő gazdasági és szociális hatásairól.

Megállapították, hogy az állam által kezdeményezett átalakítási és liberalizációs folyamatok bár időben és térben egymástól elkülönülten mennek végbe, de azokat hasonló elvek és gyakorlatok alapján folytatták le. Közös jellemzőjük az volt, hogy csökkent az állami szerepvállalás mértéke, ezzel összefüggésben növekedett az eladósodottság, tevékenység-kihelyezések, új vállalatok alapítása valamint privatizációk is történtek. Ezen intézkedések összességében a foglalkoztatásra és a munkavállalókra is negatív hatást gyakoroltak.

Ezért a jövőben elsődleges célnak kell tekinteni:

- *a kollektív szerződésekben elért eredmények megőrzését,*
- *a vasutasok foglalkoztatásának biztonságát,*
- *a munkakörülmények javítását.*

A tanácskozás résztvevői a célok megvalósítása érdekében kiemelt fontosságúnak tekintik a szociális partnerség és az érdekegyeztetés hatékonyságának növelését. Kölcsönösen és folyamatosan tájékoztatják egymást a kollektív szerződések tartalmáról, az érdekegyeztetés folyamatairól. Segítséget nyújtanak egymásnak az érdekegyeztetésben résztvevők felkészítésében és továbbképzésében.

Ennek érdekében szükségesnek tartják a rendszeres kapcsolattartást, konzultációt és egymás tájékoztatását, melynek során az Internet által biztosított lehetőségeket is fel kívánják használni.

A jövőbeni együttműködést új alapokra helyezik, melynek részbeni költségeit pályázati forrásokból kívánják biztosítani.

A pályázati lehetőségek megkeresésével, a technikai és pénzügyi lebonyolítással az aláírók a magyarországi Vasutasok Szakszervezetét bízzák meg. A pályázat megvalósításában az együttműködő, aláíró felek partnerként vesznek részt.”

A konferencián rész vett *Heinczinger István,* a MÁV ZRt. vezérigazgatója is, aki a magyar vasút jövőjéről tájékoztatta a társszakszervezetek vezetőit.

Az együttműködés számos tekintetben jövőbe mutató, hiszen az egyesült Európa határokon átnyúló gazdasági fejlődése kapcsán az új kihívások megoldása megköveteli a munkavállalók összefogását is.

Miskolci siker

Ismét teljes munkaidőben a vonatfelvevők

Örömmel vettük tudomásul 2006 decemberében a MÁV ZRt. által átadott Gy.1654-551/2006. számú tájékoztatót, mely szerint a szolgálati helyek nagy többségénél visszaállítják 2007. január 1-jétől a vonatfelvevők teljes munkaidejét.

Viszont felháborodtunk azon, hogy a Miskolc Rendező pályaudvaron szolgálatot teljesítő vonatfelvevőkre ez csak 2007 márciusától vonatkozik. Nem értettük, hogy ahol a munka mennyisége megkívánja, miért akarják csak később visszaállítani a teljes munkaidőt. Nem fogadtuk el azt az indokot, miszerint a humánpartner nyilvántartása alapján megvan a megfelelő létszám, ez sajnos nem igaz. Az ok nagyon egyszerű. Más szolgálati helyekre lettek átirányítva a munkavállalók, mert Miskolc Gömöri pályaudvarról és Nyékládháza állomásról a vonatfelvevő kollégákat segédtiszti tanfolyamra iskolázták be, akik ha elvégzik ezt az iskolát biztos nem vonatfelvevőként fognak munkát végezni.

Ezért a valóságban sokszor csak egy vonatfelvevőt vezényeltek éjszakás és nappalos szolgálatba Miskolc Rendező pályaudvaron, ahol 65 a napi tervezett, érkező és induló vonatok száma, ezen felül az operatív vonatokkal is számolni kell. Az állomási végrehajtási utasítás 46.d. pontja tartalmazza azt, hogy a belső vonat át- és felvétel egy fővel is elvégezhető, de az 50/99. EÜM rendelet előírja, hogy aki 6 órát folyamatosan megszakítás nélkül kénytelen munkát végezni a képernyő előtt, az idő letelte után nem végezheti tovább a munkáját a gép előtt. Ez abban az esetben nem alakul ki, amikor ketten teljesítenek szolgálatot.

Bernáth Katalin
TK vezető

A helyzet kezelése érdekében fordultunk 2006 végén a Megyei Munkavédelmi Főfelügyelőséghez, az érintett helyi, és üzletágvezetőkhöz. Kértük ezen állapot megszüntetését, és a teljes munkaidő visszaállítását minél hamarabb. A levélváltások eredménye az lett, hogy a vezénylések alkalmával odafigyelnek arra, hogy két munkavállaló legyen minden szolgálatban, valamint a jövőben két munkavállalót helyeznek át oda, ahol vonatfelvevői hiány mutatkozik *(Miskolc Gömöri pályaudvar, Nyékládháza állomás).*

Tisztelt VSZ-tagok! A következőkben is várjuk olyan irányú észrevételeiteket, amelyek vezénylással és munkavédelmi szabályokkal ellentétes hiányosságokra hívják fel a figyelmet.

Egyetlen belső szabályozás sem lehet ellentétes a törvényekkel és rendeletekkel, és nem kerülheti meg azokat.

Mi lesz veled Vasútegészségügy?

A törvénysértő előterjesztés átdolgozását kértük

KÖZISMERT, HOGY AZ EGÉSZSÉGÜGYI REFORM VÉGREHAJTÁSA ÉRDEKÉBEN SZÜLETETT KORMÁNYHATÁROZAT MEGVALÓSÍTÁSA SORÁN AZ ÉRINTETT TÁRCÁK KÉPVISELŐI AZ EGÉSZSÉGÜGYI MINISZTÉRIUM IRÁNYÍTÁSÁVAL TÖBB TÖRVÉNYTERVEZETET MUNKÁLTAK KI. GONDOT JELENTETT AZONBAN, HOGY AZ ÁLLAMHÁZTARTÁS JÖVŐBENI HATÉKONY MŰKÖDÉSÉT ELŐSEGÍTŐ SZERVEZETI ÁTALAKÍTÁSOKRÓL ÉS AZ AZOKAT MEGALAPOZÓ INTÉZKEDÉSEKRŐL SZÓLÓ KÜLÖNFÉLE TÖRVÉNYTERVEZETEK VITÁJÁRA AZ ILLETÉKES ÉRDEKKÉPVISELETEK – KÖVETELÉSÜNK ELLENÉRE – CSAK MEGKÉSVE, 2006. DECEMBER 14-ÉN KERÜLT SOR. EKKOR KAPTUNK ELŐSZÖR ÍRÁSOS VITAANYAGOT ÉS MEGHÍVÁST VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA.

Így történhetett, hogy az Egészségügyi Minisztérium által kidolgozott *„A Központi egészségügyi szolgáltató szervezet”* című előterjesztés figyelmen kívül hagyta a hatályos 2005. évi CLXXXIII. Vasúti törvény 68.§ 1.2.4. pontjait. Eszerint *„A Vasutas-biztosítottak az elkülönült egységes vasútegészségügyi szervezeten belül gyógyító megelőző és teljeskörű üzemegészségügyi ellátásra, továbbá közegészségügyi és járványügyi szolgáltatás igénybevételére jogosultak...”* Ezért a Kormány elé kerülő előterjesztés felbontotta a három, MÁV fekvőbeteg ellátó intézmény hatályos törvény alapján garantált Vasútegészségügyi elkülönült egységét.

A törvénytervezet a MÁV Kórházat és Központi Rendelőintézetet (súlyponti kórházként kezeli) állami finanszírozással működteti, míg a Budai és Szolnoki MÁV Kórházakat a regionális igények alapján kívánja a jövőben működtetni. Valamennyi illetékes szakszervezet, így a Vasutasok Szakszervezete is a 2006. december 15-ei GKM-ben megtartott tárgyaláson kifogásolta az előterjesztést, amely egy kormányhatározattal próbálja a Vasúti törvény által biztosított Vasútegészségügy egységét megbontani és az ellátottakat és ellátókat hátrányos helyzetbe hozni.

Az érintett szakszervezetek szerint az előterjesztés törvénysértő, ezért annak átdolgozását kértük, és módosítására javaslattal éltünk.

■ A Vasúti törvényben megfogalmazottakból adódóan szükségesnek tartjuk, hogy a Vasútegészségügy továbbra is a GKM felelősségi körébe tartozzon *(lásd ábra)*.

■ A három MÁV Kórház vasútegészségügyi intézményrendszerből való kivonását azért sem tartjuk méltányosnak, mert az elmúlt 100 év alatt a vasutas társadalom többszáz-millió forintos anyagi áldozattal és erkölcsi támogatással járult hozzá ezen intézmények kialakulásához, fejlesztéséhez.

Az Egészségügyi Minisztériumnak javasoltuk az ajánlott modell módosítását, azért is mert a vasutas biztosítottak betegségi mutatói – az országos átlagnál – jelentősen magasabbak a légzőszervi, tüdő, idegrendszeri, mozgásszervi, érrendszeri és emésztőszervi betegségcsoportoknál.

Fentiekre tekintettel a három kórház szakvezetésével konzultálva az előterjesztésben javasoltuk szakkórházként működtetni 284 ággyal *(jelenleg 324 ágy van)* a Budai MÁV Kórházat.

Megjegyzem, a Budai MÁV Kórház 50 éves, kiváló állapotú és infrastruktúrájú intézmény, szakmai és gazdasági mutatói kiemelkedőek, likviditási gondjai nincsenek. Ismereteink szerint mindösszesen 60 sebészeti ágyat ajánlottak fel a Kórház részére további működtetésre. Véleményünk szerint a javasolható ágyszám csökkentés mértéke közel 13%, ettől magasabb arányú csökkentés üzemgazdasági okokból nem lehetséges. Az egyes szakambulanciák további működtetésére az Egészségügyi Minisztérium kérésére a vezetéssel közösen *(2006. december 18-án 16 óráig)* javaslatot tettünk az Egészségügyi és a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnak, melyre választ még nem kaptunk.

A Szolnoki MÁV Kórház esetében az illetékes érdekképviseletek és a szakmai vezetés közösen szakkórházként, 267 ággyal javasolta az intézmény további működtetését az Egészségügyi Minisztériumnak.

Az új szakmaszervezetben a szakvélemény alapján a kórház 155 aktív, a mozgásszervi betegek kezelésére szolgáló ággyal és 112 mozgásszervi rehabilitációs ággyal működne a jövőben.

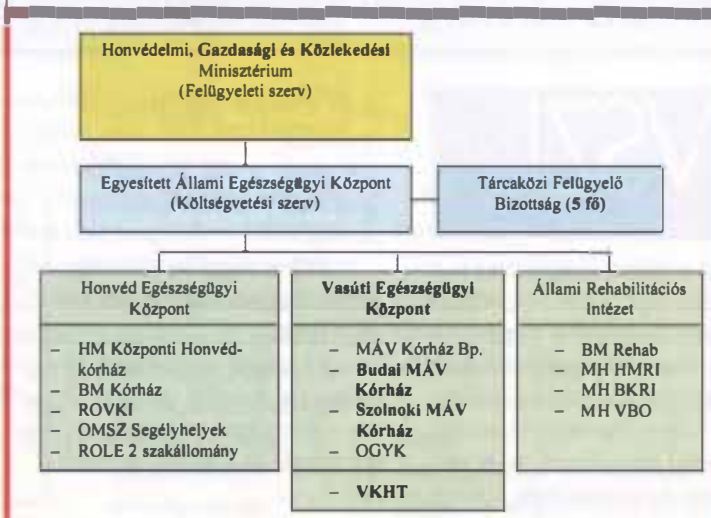
Megjegyezzük, hogy az intézmény jelenleg kettős egészségügyi ellátást végez: egyrészt biztosítja a Tiszántúli vasutas biztosítottak egészségügyi szakellátását, valamint végzi a Hetényi Géza Megyei Kórházzal 2003-ban kötött megállapodás szerint a területi ellátási kötelezettségből adódó teljeskörű megyei feladatokat. Véleményünk szerint a két kórház a jövőben a szerződésük alapján meg tud felelni a regionális kiemelt feladatoknak.

A Budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelőintézetet súlyponti kórházként kívánja az Egészségügyi Minisztérium működtetni a jövőben, kb. 640 ággyal, melyből 488 aktív, 102 krónikus és 50 rehabilitációs ágy.

Az Egészségügyi Minisztériumtól azt kértük, hogy a struktúraátalakítás tegye lehetővé a szélesebbkörű ellátást a vasutas biztosítottak számára a már megszerzett előnyeik megtartásával. A vasutas betegeket a vasútegészségügyben jártas szakemberek lássák el.

Kértük továbbá: ■ A Jávor utcai részleg áttelepítését a központi telephelyre, ■ A Központi rendelőintézetet a VKHT-hoz csatolják, ■ A Szabolcs utcai szívsebészetet, a kardiológiát, a nőgyógyászati onkológiát integrálják központi telephelyre.

Végezetül szeretném hangsúlyozni, hogy a vasútegészségügy fekvőbeteg-ellátó intézmények felelős szakvezetői és illetékes szakszervezetei véleményükkel, javaslataikkal felhívták a döntéshozók figyelmét arra, hogy a vasút veszélyes üzem, a dolgozók közel 80%-a állandó fizikai és pszichikai terhelésnek van kitéve. Ugyanakkor a foglalkozás-egészségügyön túl állandó egészségügyi és szakmai felügyelet is szükséges közlekedésbiztonsági okokból. Fentiekre tekintettel a Vasúti törvény figyelembevételét, a mellékelt modell elfogadását kértük, javasoljuk és várjuk a több tízezer fő aláírásával tiltakozó vasutas biztosított és vasútegészségügyi munkavállaló nevében az Egészségügyi Minisztérium kedvező döntését.



KONFLIKTUS

Rubik László
VSZ Vasútegészségügyi IB titkár

Majdnem minden második példány ingyenes!

NÉPSZAVA

SZOCIÁLDEMOKRATA NAPILAP ALAPÍTVA 1873-BAN

előfizetési ajánlat
a Vasutasok Szakszervezete tagjainak

– rendkívül kedvezményes díj,
– a NÉPSZAVA éves vagy fél éves előfizetéséhez a Korhatár című havi magazin három száma

Megrendelem a **NÉPSZAVA** napilapot

☐ példányban:

☐ egy évre 19.145 Ft-ért *(42%*-os megtakarítás)*

☐ fél évre 10.287 Ft-ért *(38%-os megtakarítás)*

☐ negyed évre 5.219 Ft-ért *(37%*-os megtakarítás)*

☐ egy hónapra 1.737 Ft-ért *(37%*-os megtakarítás)*

*=A megtakarítás az utcai árhoz értendő.

Kézbesítési adatok:

Név:.....

Cím:.....

Telefonszám:.....

Számlázási adatok:

Név:.....

Cím:.....

VSZ-tagkártya száma: .....

☐ Az előfizetési díj befizetéséhez csekket kérek. ☐ Átutalással fizetek.

.....
aláírás

A megrendelőszelvény visszaküldhető levélben és faxon. A kedvezmény igénybevételéhez kérjük, hogy a megrendelést a Vasutasok Szakszervezete Központja címére küldje, ahonnan továbbítjuk azt a **NÉPSZAVA** terjesztési osztályára. **Levélcím: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Fax: (06-1)326-05-88.**
További felvilágosítás: a 01/21-52 vasúti, és a 06-80/200-502 ingyenes zöldszámon.

www.nepszava.hu

A napilapok klasszikusa, a munkavállalói érdekvédelem következetes szószólója

www.nepszava.hu www.nepszava.hu www.nepszava.hu www.nepszava.hu

Segít a VSZ!

2005. augusztus 24-én döntött a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége kártérítési segély bevezetéséről.

A segélyezés célja: szakszervezetünk tagja részére – munkáltatói eljárás keretében – megállapított és kiszabott kártérítési összeg megtérítése, legfeljebb a kártérítési összeg mértékéig. Kártérítési segélyt igényelhet az, aki az esemény bekövetkeztének időpontjában érvényes VSZ tagsággal rendelkezik.

A segély a VSZ Központjától igényelhető (1023 Budapest, Ürömi u. 8.).

A VSZ a tagjainak szükség esetén munkabaleseti gyorssegélyt nyújt:

– a halálos munkabaleseti gyorssegély összege: 150 000 Ft.

– egyéb súlyos munkabaleseti gyorssegély felső határa 150 000 Ft.

Tisztelt VSZ!

Köszönöm, hogy a nehéz helyzetben mellém álltak és kisegítettek a bajból.

Szűkös anyagi helyzetemre való tekintettel nem tudtam volna önerőből kifizetni a számomra kiszabott részkártérítést. Ezért szeretnék köszönetet mondani a Vasutasok Szakszervezetének.

Hatvan, 2006. 12. 6.
Gulyás Zoltán

Szakszervezeti tagság = jog a biztonsághoz

SIGNAL Balesetbiztosítás

2006. október 1-jén ismét fordulónapjához érkezett a Signal Biztosító és a Vasutasok Szakszervezete közt 2003-ban létrejött biztosítási szerződés. A fordulónaptól módosított feltételek értelmében a balesetbiztosítás szolgáltatásainak egyes elemei emelkedtek, anélkül, hogy a biztosítási díj (30 Ft/hó/tag) változott volna.

Az alapszervezetek döntésétől függően a VSZ-tagok csoportos balesetbiztosítási szolgáltatásban részesülnek.

Balesetbiztosítási szolgáltatások

A kockázatviselés a nap 24 órájában érvényes az egész világra szólóan.

Biztosítási összegek

Baleseti halál esetén: **150 000 Ft,**

Baleseti rokkantság esetén: **150 000 Ft,**

Balesetből eredő kórházi ápolási díj: **500 Ft/nap.**

Azonnali szolgáltatások

Csonttörés esetén: **4500 Ft,**

egyéb súlyos sérülés esetén: **22500 Ft.**

Munkahelyi balesetre járó szolgáltatások

I. 3 napot meghaladó táppénzes állományba kerülés esetén: **3000 Ft.**

II. 21 napot meghaladó táppénzes állományba kerülés esetén: **5000 Ft.**

A munkabalesetre a Biztosító teljesítése akkor jár, ha az elszenvedett baleset nem jogosítja a biztosítottat a magasabb összegű kiegészítő biztosítási feltétel szerinti, azonnali szolgáltatás igénybevételére.

Bejelentési kötelezettség 5 nap. (Vasúti telefonszám: 01/21-52)

06-1-458-4222

SIGNAL BIZTOSÍTÓ

SIGNAL Gépjármű-felelősségbiztosítás

2007. január 1-jei kezdettel, 2006. október 30-án meghirdetett díjakkal

A Vasutasok Szakszervezete és a SIGNAL Biztosító ZRt. hosszútávú együttműködésének eredményeképp újabb biztosítással bővült a szakszervezeti tagoknak nyújtott szolgáltatások köre.

Milyen előnyöket élvez tagsága jogán?

- Teljeskörű ügyintézés.
- Egyszerűsített kötési lehetőség, számítógépes programmal készített ajánlat esetén.
- Káresemény esetén az eddig megismert gyors, szakszerű, megbízható kiszolgálás.

A Gépjármű-felelősségbiztosítás díjából 10% kedvezmény jár a SIGNAL Biztosító ZRt-vel együttműködési megállapodást kötött szakszervezetek tagjainak, a SIGNAL Biztosító ZRt-nél szakszervezeti balesetbiztosítással rendelkezőknek. A kedvezményre való jogosultságot a VSZ-tagkártyával igazolni kell.

Egyéb kedvezményekkel együtt akár 30% kedvezmény is elérhető.

Új gépjármű-felelősségbiztosítását megkötheti a SIGNAL Biztosító ZRt. Ügyfélszolgálati Irodáiban, továbbá szerződött Takarékszövetkezeti partnereink kirendeltségein, melyek listája elérhető honlapunkon.

SIGNAL Contact Center:

06-40-405-405

www.signal.hu

SIGNAL Szakszervezeti Otthon-Biztosítás

A Vasutasok Szakszervezete aktív és nyugdíjas tagjai egyaránt minden eddiginél kedvezőbb feltételekkel köthetnek biztosítást ingatlanjaikra. A Signal Biztosító Rt. és a Vasutasok Szakszervezete együttműködése keretében 2005. május 1-jétől indította szolgáltatását kifejezetten szakszervezeti tagok részére. A **Szakszervezeti Otthon-Biztosítási csomagot** igénybe vevők az alábbi engedményekben részesülnek.

1. Szakszervezeti tagok engedménye: 20% a szerződés teljes díjából!

Amennyiben az engedményre jogosult szakszervezeti tag nem tulajdonosa a biztosított vagyontárgyaknak, akkor a biztosítás szerződője a szakszervezeti tag, a biztosított pedig a tulajdonos lesz.

2. Területi engedmény: ha a biztosított lakás/ház az itt meghatározott településeken található

- Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged, Győr esetén 10%,
- többi település esetén 20% a szerződés teljes díjából!
- Budapest, Budakalász, Budakeszi, Budaörs, Érd, Gyál, Leányfalu, Nagykovácsi, Pilisvörösvár, Pomáz, Solymár, Szentendre, Üllő, Vecsés települések közigazgatási határain belül nem adható engedmény.
- Lakatlan (pl. nyaralók), illetve be nem fejezett épület esetén az engedmények fele adható.
- Lakatlan épületek abban az esetben biztosíthatóak, ha a szerződő társaságunknál biztosítja az állandóan lakott otthonát is! *(Állandóan lakott az az ingatlan, amely legalább évente 270 napon keresztül életvitelszerűen lakott.)*

3. Árvíz veszélynem kizárásának engedménye 5% a szerződés teljes díjából!

Árvíz által okozott károk biztosítása a Tisza partján, a Tisza és a Keleti-főcsatorna, illetve a Hármas-Körös és a Berettyó közötti sávban nem lehetséges. A kizárt települések pontos irányítószám szerinti listája a Signal Biztosítónál, illetve a Vasutasok Szakszervezeténél megtekinthető.

4. Társasház biztosítás engedménye: 10% a szerződés teljes díjából!

Az engedmény akkor adható, ha a biztosított lakás társasházi illetve lakószövetkezeti öröklakás és a lakást magába foglaló társasház/lakásszövetkezet rendelkezik élő tömbház biztosítással. Kérjük ezen esetben az ajánlat szélén feltüntetni a társbiztosító nevét, és a tömbház biztosításának kötvényszámát. Kérjük azonban Önöket, hogy az engedmények számításánál vegyék figyelembe, hogy a legkisebb negyedéves díj e termék esetén 2500 Ft. Az Ön negyedéves díja ennél kevesebb abban az esetben sem lehet, ha az Önnek adható engedmények összértéke alacsonyabb díjat tenne lehetővé.

www.signal.hu

Belépési nyilatkozat

Belépési nyilatkozat

Én .....(leánykori név is) szabad elhatározásomból a mai naptól teljes jogú tagként csatlakozom a VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉHEZ. A Vasutasok Szakszervezete Alapszabályában foglalt célok érdekében a tagok számára biztosított jogaimmal élni fogok és kötelességeimet teljesítem.

Ezen nyilatkozat visszavonásig érvényes. **KITÖLTÉST KÖVETŐEN KÉRJÜK AZ SZB-TITKÁRNAK ÁTADNI.**

Adatlap

Anyja neve: .....

Születési hely: .....

Születési idő: .....

Irányítószám, lakcím: .....

Munkahely és címe: .....

Beosztás, FEOR szám: .....

Adóazonosító: .....Munkaügyi kód (törzsszám): .....

Hozzájárulok ahhoz, hogy a Vasutasok Szakszervezete a közölt személyi adataimat nyilvántartásba vegye, de annak tartalmáról csak a jogszabályban előírt esetben adhat információt.

Kelt: ..... 200..... hó ..... nap.

.....

a tag aláírása

A levonási nyilatkozatot átvettem

munkáltató

Tagdíjlevonási megbízás

Alulírott .....(név, leánykori név)

Adóazonosító: .....Munkaügyi kód (törzsszám): .....

megbízom munkáltatómat, hogy az 1991. évi XXIX. tv. 1-2. §-a alapján a mindenkori havi bruttó kereset és táppénz együttes összegének 1%-át szakszervezeti tagdíjként levonja és a **Vasutasok Szakszervezete** részére utalja át.

Jelen levonási megbízás visszavonásig érvényes.

Kelt: ..... 200..... hó ..... nap.

.....

megbízó aláírása

Szakszervezet tölti ki!

Alapszervezet neve: .....

.....

Címe: .....

Bankszámlaszáma: .....

Kelt: ..... 200..... hó ..... nap.

PH.

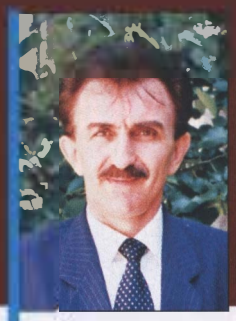
.....

aláírása

MÁV ZRt.

KÜT Hírlevél 2006. december

Központi Üzemi Tanács



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Soros KÜT ülés: 2006. december 11.

Elsőként a MÁV ZRt. 2007. évi foglalkoztatási koncepciójának írásos előterjesztéséhez tett szóbeli kiegészítést *Rankasz Dezső* humánpolitikai vezérigazgató-helyettes. Elmondta, hogy a MÁV ZRt. a további átalakításokhoz kormányzati segítséget kap. Versenyképes áron kell a piaconmaradáshoz a tevékenységet végezni, valamennyi területen. Olyan foglalkoztatási megállapodást szeretnénk, ahol a vasutas munkavállalóknak nem kell feketemunkát vállalniuk. A 2007. évi létszámleépítés gondoskodó eszközrendszerének elemeiről, fő szabályairól *Menyhártné dr. Zsiros Mária* főosztályvezető tájékoztatta a testületet. Kiemelte, hogy a foglalkoztatás megtartása a legfőbb cél, ezért az eszközrendszert ennek szellemében kell módosítani. Az esélytelenek támogatása hatékonyabban történjen, a képzés terén elindított átalakításokat folytatni kell, a fiatalok és a 45 éven aluliak érdekében.

A testület tagjai kérdéseket tettek fel az új társaságokkal, a teljesítményértékelési rendszerrel, a túlórák alakulásával valamint a veszteségidők csökkentésével kapcsolatban. Megfogalmazták a technológiai létszámok megtartásának fontosságát, a belső áthelyezések elősegítését. *„Mindenki csipkedje magát egy kicsit, adja el magát."*

A **második** napirend keretében jóléti ingatlanok értékesítéséről döntöttek. *Varga Péter* Ingatlangazdálkodási Igazgató egy balatonöszödi ingatlan értékesítésére tett előterjesztést, melyet kiegészítéssel támogatott a KÜT. Az ingatlant a lehető legmagasabb áron kell értékesíteni. A szajoli kultúrház értékesítése a községi önkormányzat számára a KÜT határozatának figyelembevételével történt. Eszerint vállalja az épület felújítását, 15 évre szóló szerződést köt a Vasutas körrel (nyugdíjasokkal), évi három alkalommal térítésmentesen biztosítja az ingatlan használatát vasutas munkavállalók csoportjainak, az ingatlan változatlan használatát legalább 15 évig biztosítja.

Ezt követően tájékoztatta a testületet a kiemelt sportegyesületek ingatlanhasználati rendszerében bekövetkezett változásról, és az érintett ingatlanokról. *„Ahány egyesület, annyi megoldás szükséges."*

Harmadikként az állomások kategóriába sorolásáról *Csontos Endre* Forgalmi Igazgató tájékoztatta a Központi Üzemi Tanácsot. Elmondta, hogy teljesítményelvű bevétel szemléletű kategóriába sorolás történt. A hálózat állomásait négy csoportba osztották. Az I. csoportba a 200 millió Ft-ot meghaladó teljesítmény alapján 25 állomás, a II. csoportba a 100 millió Ft-ot meghaladó 38 állomás, a III. csoportba a 40 millió Ft-ot meghaladó 117 állomás, míg a IV. csoportba a többi 409 állomás került (összesen: 589 állomás). 2007 kísérleti év lesz, a besorolás évről évre változhat a teljesítmény alapján. A számítások egzakt számok alapján készültek (közlekedtetés, személyszállítás, teherfuvar).

A MÁV ZRt. a létszámába tartozó vonatfel- és átvevők (382 fő) foglalkoztatását 2007. január 1-jétől 2007. március 31-ig fokozatosan részmunkaidősből teljes munkaidőssé alakítja.

A negyedik napirend kapcsán *Miklósné Kővári Julianna* Kompenzációs Főosztályvezető javaslatot tett az év végi segélykeret felhasználására. Első körben a nagycsaládosok részére (5-től 12 gyermekig) gyermekenként 10000 Ft, míg a vonatfel- és átvevők részére 485 főnek 5000 Ft egyszeri segély kifizetéséről döntött a munkáltatóval közösen a testület.

A különféléken belül a KÜT tagsági mandátumról szóló értesítést fogalmazta meg a testület.

MVJ MÁV Vasjármű Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94/521-800 • Fax.: 94/313-315
E-mail: info@mvj.hu • Honlap: www.mvj.hu

MTU FRIEDRICHSHAFEN SERVICE Dealer
BEHR INDUSTRY Service
VOITH Engineered reliability. Turbogetriebe Service

Tevékenységeink:

- dízelmozdonyok (M43,M47), motorvonatok (Bz-mot,), személykocsik, teherkocsik javítása, korszerűsítése,átépítése,
- InterPici, iker motorvonat gyártása,
- speciális vasúti jármű gyártás, javítás,
- jármű fő- és részegységek gyártása (Railpack),
- MTU (motor), Behr (hűtő), Voith (hajtómű) szakszervíz tevékenység.

Minősítések:

ISO 9001:2000
DIN 6700-2
DIN EN 729-2
ÖNORM M 7812
Railion (DB) minősítés

VONAL-BEZÁRÁS

A vasút életet visz a térségbe

A KORMÁNY 2006. DECEMBER 7-I BEJELENTÉSE SZERINT – 14 SORSTÁRSÁHOZ HASONLÓAN – 2007-TŐL A KÁL-KÁPOLNA-KISTERENYE VONALON IS SZÜNETEL A SZEMÉLYFORGALOM. VAN-E MÉGIS REMÉNY A MEGMARADÁSRA?

Növelhető-e a vonalon az áruforgalom, a vasúti teherszállítás részaránya, ezzel együtt csökkenthető-e a lakosság, a személygépjármű-vezetők, a kerékpárosok életét megkeserítő közúti terhelés?

Társadalmi összefogással (lakosság, helyi önkormányzatok, turisták) kikényszeríthető-e a döntés felülvizsgálata, a szezonális igényekhez igazodó menetrenddel megmaradhat-e a személyszállítás is?

Ezekre a kérdésekre keresték a választ december 29-én, a recski Bányászati Múzeumban a Magyar Közlekedési Klub által szervezett fórumon, melyen az érintett települések polgármesterei, vasutasai, vállalkozói, civil szervezetek, turisták és helyi utasok mellett a GKM, a MÁV valamint a Volán vállalatok is megjelentek.

A jelenlévők egyetértettek abban, hogy a térségben folyó kőszállítást vasútra kell terelni, a Tarnamenti települések akár a teljes útlezárástól sem riadnak vissza. Tarnaszentmária polgármestere lehetetlennek tartja azt a helyzetet, hogy a falu házai előtt kamionok robognak, miközben a házak mögött fut a vasút.

Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke előadásában megoldást ajánlott a kamionforgalom általános csökkentésére, az okozott károk megfizettetésére, mely bevételt kistérségi közlekedésre, jelen esetben akár a vasúti személyszállítás megtartására lehet fordítani. A teljes útlezárás törvényellenes, de a helyiek figyelmébe ajánlotta a Levegő Munkacsoport módszereit és eddigi eredményeit *(www.levego.hu)*.

A buszra átállás halált hoz a térségre, a szó szoros értelmében is, hiszen a hegyi utakon életveszélyes a közúti közlekedés a megrakott kamionok között, amit a téli síkosság is súlyosbít. Környezetvédelmi, foglalkoztatási, esélyegyenlőségi szempontokból sem indokolt a vasút megszüntetése, jobb menetrenddel pedig utasokat lehetne nyerni a vasútnak. Elhangzott, hogy Salgótarjánig kellene közlekedtetni a vonatokat, mintegy elővárosi vasútként.

A természetjárók az országos jelentőségű turistautakat említették, Recsken, Sirokon megy át az országos kék. Ezren vesznek részt a Mátrabérc túrán, nyáridőben egymást érik az iskolás csoportok.

Bödecs Barna (Reflex Környezetvédő Egyesület) előadásában a hasonló adottságú bakonyi vasúttal vont párhuzamot, az ottani összefogást, terveket vázolva. Ne adják fel! – szólt a jelenlévőkhöz. A vonal megszüntetéséről a helyiek érdemi bevonása nélkül döntenek. Ez az Európai Unióban jogellenes, az érintettek közigazgatási bírósághoz fordulhatnak. A Vasutas Települések Szövetsége által kezdeményezett aláírásgyűjtés célja pedig az, hogy a mellékvonalak sorsáról ne a Kormány, hanem a Parlament döntsön. A helyiek 700 aláírást gyűjtöttek össze, melyet a fórum zárásaként, továbbításra átadtak a Magyar Közlekedési Klub titkárának.

Somodi Mária
Magyar Közlekedési Klub

A Magyar Közlekedési Klub köszöni a 2005. évi 1%-os felajánlásokat. Az 59611 Ft befolyt összeg nélkül nem tudtunk volna fórumokat rendezni a vasúti mellékvonalak megtartásáért.

Kérjük, 2006. évi személyi jövedelemadója 1%-ával is támogassa tevékenységünket. Adószámunk: 19179973-1-42

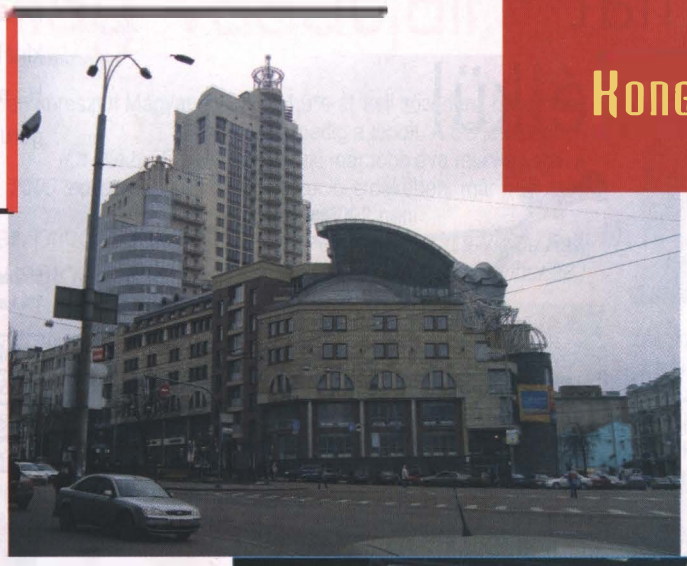
Szabó és Fia Kft.
Szabó és Fia Szolgáltató Kft
MSZ EN ISO 9001/2001
Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.
Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.
BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGÉRT
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net
www.szaboesfia.hu

Szakszervezeti szemmel:

KIJEV

Kongresszus

2006. december 13-a és 15-e közt Kijevben az Ukrán Vasutasok Szakszervezete meghívásának eleget téve képviselhettem a VSZ-t a szervezet V. Kongresszusán.



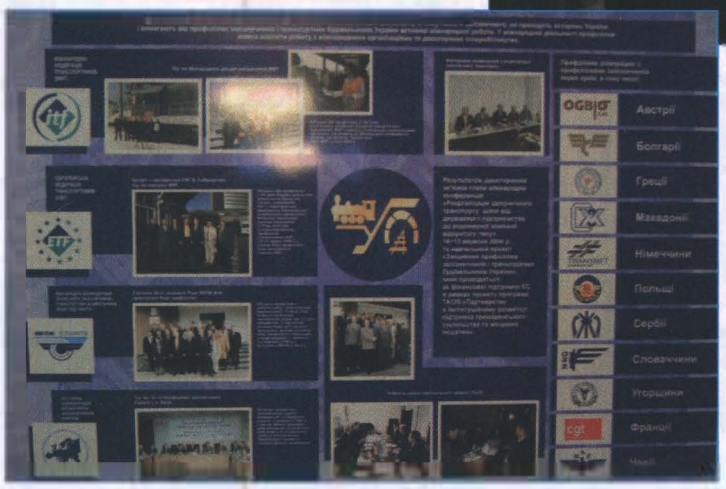
Első nap délután négy órakor érkeztünk Kijevbe. A reptérről a városba vezető autópályáról azt hallottam, hogy sokáig ez volt a Szovjetunió egyetlen autópályája, amelyet akkor építettek meg néhány hét alatt, amikor az Amerikai Egyesült Államok akkori elnöke, Nixon idelátogatott. Igaz-e vagy sem, nem tudom, de szembetűnt, hogy a város rengeteget fejlődött az alatt a két év alatt, amikor legutóbb ott jártam. A hatalmas városban végeláthatatlan kocsisorok hömpölyögnek. Vegyes a kép, az öreg Ladák és Volgák közt egyre több korszerű gépkocsi is a fejlődésre utal. Kijev belvárosának számos épülete a Föld bármely pontján megállná a helyét.

Első este, vacsora előtt sétáltunk a szálloda környékén. Segítőmmel, *Nagy Józseffel* betértünk egy helyi élelmiszerboltba, ahol teljesen otthon éreztem magam, mert a cirillbetűs feliratoktól eltekintve minden olyan volt, mint a hazai üzletekben. Minden termék kapható, ami itthon is. Ezen a téren teljes a globalizáció.

A második napon kezdődött a Kongresszus. Annak ellenére, hogy az utolsó pillanatban kellett megváltoztatni a helyszínt, a rendezvény tükrözte a szervezet tekintélyét és felkészültségét. A négyszázhetvenezer tagú szervezetet százhetvennégy küldött képviselte.

A Kongresszusokon szokásos kötelező formalitásokat követően a Szakszervezet elnöke, *Vagyim Tkacsov* kollléga ismertette a szervezet elmúlt négy évéről szóló beszámolót, amelyet videó-kivetítés tett látványossá.

A beszámoló vitájában számos küldött vett részt, akik valamennyien méltatták az elmúlt négy év eredményeit. Ezek között kiemelkedő, hogy sikerült megőrizni az Ukrán vasút egységét és a részleges privatizációt is elkerülték. Az ukrán körülmények ellenére a vasutasok bérét a nemzeti átlagnál jobban sikerült emelni. Külön említést érdemel, hogy több mint kilencvenezer harminc év alatti taggal működik az Ifjúsági Tagozat.



A Kongresszuson felszólalt az Ukrán Vasúttársaság vezérigazgatója, aki együttműködéséről biztosította a küldötteket és kitüntetéseket adott át.

A rendezvény további része zártkörűen zajlott, amelynek keretében módosították az alapszabályt, elfogadták a szervezet programját és megválasztották a tisztségviselőket.

A Kongresszus titkos szavazással egyhangúlag választotta elnökévé *Vagyim Tkacsov* kollégát.

A nemzetközi meghívottak hivatalos programjába városnézés és ünnepélyes vacsora is tartozott, amely alkalmával mind a vendéglátókkal, mind a meghívott külföldi vendégekkel sikerült információkat cserélni és új kapcsolatokat építeni.

E rövid utazás alatt is sok tapasztalatot gyűjthettem. Például megint bebizonyosodott, hogy a nemzeti vasutak problémái egész Európában hasonlóak, a megoldások azonban eltérőek. Van ahol már túl vannak a privatizáción, de Észtországban például már az állami visszavásárlásról is megszületett a döntés. Ukrajnában egyelőre sikerült egyben tartani a vasúttársaságot, de néhány reformgondolat már ott is utat talált.

Azonban a szakszervezeti egységről csak a munkavállalók döntenek. Az is látszik, hogy a szolidaritáson alapuló vasutas egység sokkal hatékonyabb, mint a megosztottság. Az Ukrán Vasutasok Szakszervezete szervezettsége 97,7%.

Karácsony Szilárd

kicsi kamat izgalmak nélkül

Biztonságban jobb.
A **marbles™** személyi kölcsön egészen kicsi kamatokat kínál forint alapon, **árfolyamkockázat nélkül.**
Ha már van hiteled magas kamattal, gurulj át hozzánk, és cseréld le!

apró kamatok
forint alapon
THM 12,68%-tól

személyi kölcsön
1% kamatkedvezménnyel
a **VSZ** tagjainak

forintalapú marbles™ személyi kölcsön 150 000 forinttól 4 millió forintig 1% kamatkedvezménnyel a VSZ tagjainak

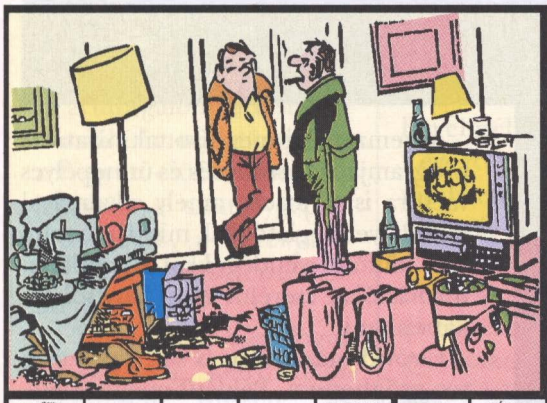
Hitelösszeg	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
500 000 Ft	10 736 Ft	0 Ft	16,77%
850 000 Ft	16 894 Ft	0 Ft	13,35%
1 500 000 Ft	29 325 Ft	0 Ft	12,68%

Hívj minket még ma!

marbles™ személyi kölcsön
(06 40) 480-480
www.marbles.hu

A HSBC Csoport tagja

A HSBC Holdings Plc-t 2004-ben a **világ legjobb bankjának** választotta az Euromoney Magazin. A **forintalapú** marbles™ személyi kölcsönt a Beneficial Zrt. nyújtja, amely a HSBC Csoport tagja. A kölcsön minden esetben a Beneficial Zrt. által végzett hitelbírálat függvénye. A fenti példáknál a futamidő 72 hónap. A THM mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. A kölcsön igénylésének alapfeltételei: életkor: 21-65 év, a jövedelem bankszámlára érkezzen, minimum nettó 55 000 Ft jövedelem. **THM: 12,68%-22,56%**



								A LENT MEGNEVEZETT	FÉMPÉNZ EGYIK OLDALA	KESERŰ (MEGJEGYZÉS)	HULLIK A VAKOLAT	TÁVOLABBI HELYRE	SIEMENS, RÖVIDEN	FELPEZSDÍTÉS	GYAKORÍTÓ IGEKÉPZŐ	A FÖLD MÉLYÉBE REJT		ÉPÜLETSZINT
							A POÉN 1. RÉSZE											SŰRŰN ISMÉTLŐDŐ
							SZOBORTAKARÓ						A MÉLYBE KÉMLEL / JOGTALAN HASZON					
							PEZSGŐVEL KÖSZÖNTIK					JÁRKÁLÓ / KECSKEBESZÉD!						
							RÓMAI 50-ES / ÁLLATÖVI JEGY		TÖRZSI VARÁZSLÓ / TÁNCOT JÁRÓ						ITAL, TRÉFÁSAN / SAVANYÚ FOLYADÉK			
	GYOMNÖVÉNY	TOVA, NÉPIES SZÓVAL	A KRÓM VEGYJELE	GYEREKJÁTÉK / IRÁN URA VOLT		KÉPES ELVISELNI / VAGY, RÖVIDEN				PILLANGÓ / TOLLBA MOND						TOLEDO HATÁRAI! / VÉRJELZŐI		
KITEKEREDIK / A POLCRA HELYEZ													ILIKE / BÁLTEREM				VÍZBEN ÁLL! / ROGZÍT, FIXÁL	
						VÁSIK / TETŐSZALMA						NŐI NÉV / EURÓPAI NÉP						
NÉMET ÉS FRANCIA AUTÓK JELZÉSE			IDEGIPEL / CÉGFORMA, RÖVIDEN				HEGEDŰ TARTÓJA / SZOKNYA				A LEVEGŐBE REPÍT / LYUK A FÁBAN							
RÉSZESRAG, A -NAK PÁRJA				ÖV KAPCSA / ANNAK, AZ ELEJÉN!					ELHÍZOTT / A -VA KÉPZŐPÁRJA						RÉGI ŰRMÉRTÉK / BELÜL KIOLD!			
HALVÁNYUL								BÍRÓSÁG ELÉ CITÁL / AMPER, RÖVIDEN						ÖREG / ZORRO JELE				
A POÉN 2. RÉSZE																		

a világ vasútjairól

Vonattovábbítás London Északi és Párizs Északi pályaudvar között

A Francia vasút (SNCF) hat TGV szerelvényt kíván bérelni az Eurostart vonatok számára a francia vasút északi hálózatán való továbbításra 2007-ben. Ez 14 db 318,92 méter hosszú vontatott kocsit jelent 5558 ülőhellyel, melyből 114 első osztályú.

Az Európa keleti része felé épülő, nagy sebességre alkalmas pálya franciaországi pályaszakaszának 2007. június 10-én történő megnyitásával a TGV kocsipark használata kiterjed, mely azt jelenti, hogy néhány vonalon az ilyen vonatok ritkábban közlekednek majd. Ez különösen a Párizs északi Pályaudvarról az Atlanti Óceán partja felé irányuló forgalmat érinti. A helyzet javítására a bérelt hat szerelvény közül a szükséges mennyiséget kívánják beállítani. Ezen kívül 2007. április 2-től további négy szerelvényt állítanak forgalomba.

A Párizs-Lille vasútvonalat használó utasok nem nagyon veszik észre, hogy új kocsikban utaznak, mivel ilyen vonatok már régebben közlekednek Párizs és London között.

(La Vie du Rail, 2006. november 22.)

Megkezdődtek a kísérletek a nagy sebességre alkalmas pálya keleti szárnyának építésénél

November 13-án hat hónapig tartó teljeskörű kísérlet és tesztvizsgálat kezdődött a TGV keleti szárnyának infrastruktúrájára és jövőbeni teljesítményére vonatkozólag.

Az engedélyezett legnagyobb sebesség megállapítására irányuló tesztelést egy nyolc *(ebből négy speciális kiképzésű)* személykocsiból álló kísérleti szerelvénnyel végezték.

A szokásos normák szerint az új, Kelet-európa felé vezető vonalon legnagyobb sebességet 320 km/órára tervezik az eddigi 300 km/óra helyett. A francia vasúton az utasok biztonsága érdekében a műszaki lehetőségek maximális alkalmazásával végzik a tesztvizsgálatokat.

Január végéig a kísérleti szerelvénnyel egy 210 km-es pályaszakaszon végzik a vizsgálatokat, majd 2007. február 1-jétől 300 km-es pályaszakaszon francia területen, majd egy német Intercity szerelvénnyel. A nagy sebességre alkalmas pálya a tervek szerint tovább épül majd, Németországon és Ausztrián keresztül Magyarország felé.

(La Vie du Rail, 2006. november 22.)

Részlegesen privatizálják a Német Vasutakat (DB) 2009-ben

„Félig kudarc, félig siker." Ezekkel a szavakkal jellemezte a DB elnöke a vasút részleges privatizálásának tervét a kormány határozata alapján. Az elnök hozzátette: *„A kormány döntése fontos a vasút számára, de a vasutasok és az ügyfelek számára is."*

A DB elnöke már hosszú évek óta küzd azért, hogy a DB megjelenhessen a tőzsdén. Ezt már két korábbi elnök is meg akarta valósítani, de kudarcot vallottak, mivel a vállalat teljesítménye nem érte el a szükséges mértéket. 1994-ben részvénytársasági státuszt kapott, de a részvények 100%-ig állami tulajdonban maradtak. Később politikai viták miatt maradt el a privatizáció. November 8-án heves viták ellenére a Szociáldemokrata Párt és a Keresztény demokrata Unió kompromisszumra jutott. A közlekedési miniszter javaslatára elhatározták, hogy 2009 őszén a vállalat tőkéjének maximum 49%-áig tőzsdére bocsátják a vállalat részvényeit.

A vasút, amely állami tulajdonban marad ki van zárva a privatizációból. A DB marad a vállalat vezetője. A szakszervezetek követelték, hogy az állam őrizze meg ellenőrzési pozícióját a vasút felett, melynek fejlesztését közpénzből kell finanszírozni.

A kormány jóváhagyása alapján 2007. első félévében ki kell dolgozni a privatizációs törvényt. A sajtó szerint a tőkésítést szakaszonként kell végrehajtani. Először a tőke 24,9%-át kell tőzsdére bocsátani, utána pedig a többit. A DB jelenlegi elnöke, aki már több éve munkálkodik a privatizáció érdekében, már nem lesz a helyén 2009-ben.

(La Vie du Rail, 2006. november 22.)

A világ leghosszabb metróvonala épül Pekingben

A kínai főváros utcáinak állandó túlzsúfoltsága arra ösztönözte a város vezetőit, hogy bővítsék a metróhálózatot.

A tervek szerint 2020-ig 561 km-re kívánják növelni a metróvonalak hosszát, mely így a világ leghosszabb metróhálózata lesz egy városban (jelenleg 115 km a leghosszabb). Tervezik ezen kívül 300 km autóbuszvonal létesítését is, hogy fellazítsák a főváros 2,78 millió gépkocsija által keltett forgalmat, amely naponta ezer új gépkocsival növekszik.

(La Vie du Rail, 2006. november 29.)

Új központi pályaudvar épül Bécsben

Az osztrák Vasutak (ÖBB) elnöke októberben bejelentette egy központi pályaudvar építésének tervét a jelenlegi Déli pályaudvar tároló vágányainak helyén, összekötve az ország déli részéből érkező forgalmat, amely jelenleg a Westbanhof-ot érinti és Németország, valamint Svájc felé vezet. Az új pályaudvar lehetővé teszi a vonatforgalmat Kelet-Európa *(Magyarország, Szlovákia)*, valamint Nyugat-Európa között az eddigi forgalom megszakítása nélkül.

Az ÖBB igazgatótanácsa által elfogadott terv költsége 660 millió euro, amely 57%-kal több a 2005-ben készült első vázlat költségvetésénél. A finanszírozási terv helyi kollektívák részvételére 100 millió euro, valamint ugyanennyi értékben ingatlan átruházásokból származó bevételekre is számít.

Az Európai Alapból 20%-os mértékű hozzájárulásra is számíthatnak a Párizs-Bratislava tengely infrastruktúrájának építésénél.

A Belvedere kastéllyal szemben épülő központi pályaudvar kialakításánál arra törekedtek, hogy az új épület illeszkedjen a környező városnegyedhez.

Az új pályaudvar területe 57 hektár, de a régi pályaudvar területéből szabaddá válik majd egy rész, ahová irodák és lakások épülhetnek.

A jelenlegi, az ötvenes években épült régi létesítményeket 2008-tól lebontják. A Südtiroler téren lévő metró állomást kibővítik, innen aluljáró vezet majd az utas-kiszolgáló helyiségekhez. Az új pályaudvar felavatását 2012-re tervezik, de a vonatforgalom egy része már 2011-ben megindulhat.

(La vie du Rail, 2006. november 22.)

Pendelino (ingavonat) szerelvény közlekedik a Cseh köztársaság és Szlovákia között

November 16-án új James Bond jelent meg Szlovákiában, ugyanis a Prága és Bratislava közötti forgalmat a Pendelino vonatok fogják lebonyolítani, és az első szerelvény száma 680007, amelynek három számjegye a végén megfelel a 007-es ügynöknek, mely filmet akkor mutatták be Bratislavában.

A próbajáratok után, december 10-től közlekedik menetrendszerűen ez a vonat Prága és Bratislava között. A két város közötti 400 km távolságot a vonat 3 óra 47 perc alatt teszi meg.

A Pendelino vonatokat a Cseh Vasút más forgalmak lebonyolításához is igénybe kívánja majd venni. 2007-től Ausztriába és Németországba is ilyen vonatokkal lehet majd utazni Prágából.

(La Vie du Rail, 2006. december 6.)

Hajós Béla

2006. évi személyi jövedelemadó elszámolása

A MÁV ZRt. és a MÁV Cargo ZRt. elkészíti munkavállalóinak adóbevallását

Előző számunkban írtuk, hogy megszűnt a munkáltatók adó-megállapítási kötelezettsége. A 2006. decemberi törvénymódosítás előírja a munkáltatók számára, hogy közreműködjenek a magánszemély adójának megállapításában. A közreműködés formáját a munkáltató választhatja meg.

A Vasutasok Szakszervezete felvette a kapcsolatot tagjai munkáltatóival, hogy a munkavállalók adó-megállapítását továbbra is készítsék el, hiszen ez meglévő adataik alapján egyszerűbb, mint a nyilatkozat megtételében és továbbításában való részvétel.

A két legtöbb munkavállalót foglalkoztató munkáltató *(MÁV ZRt. és a MÁV CARGO ZRt.)* már nyilatkozott, hogy a továbbiakban is elszámolja azon munkavállalók adóját, akik megfelelnek a törvény feltételeinek.

Kezdeményeztük a helyi szakszervezeti bizottságokon keresztül, hogy a gazdasági társaságok vezetői is hasonlóan döntsenek.

A munkáltató két lehetőség közül választhat:

– vagy megállapítja a munkavállaló adóját, (Azoknak a munkavállalóknak, akik nincsenek kizárva a munkáltatói adó-megállapítás választási lehetőségéből – *és február 15-ig nyilatkozatot tettek a munkáltatónak arról, hogy kérik az adó megállapítását* –, a munkáltató megállapítja adóját május 20-ig, és ezt június 10-ig elektronikus úton továbbítja az adóhatósághoz.)

– vagy segít kitölteni és továbbítani az adóhatósági adó-megállapításhoz szükséges nyilatkozatot. *(A munkáltatónak a hozzá beadott nyilatkozatot alaki szempontból felül kell vizsgálnia, egyeztetni a személyi adatokat, ezt követően az adóhatóság által rendszeresített elektronikus űrlapon március 12-ig továbbítania kell az adóhatósághoz.)*

E döntéséről a munkáltatónak tájékoztatnia kell a munkavállalót.

Felhívjuk a figyelmet arra, ha esetleg valamelyik munkáltató úgy dönt, hogy nem készíti el az adóelszámolást, köteles *(a nyilatkozat alapján)* az adóhatósági adómegállapításhoz szükséges űrlapot kitölteni és elektronikus úton továbbítani az adóhatósághoz.

Annak a tagunknak, aki ezt nem teheti meg *(olyan kedvezményt vesz igénybe, ami miatt az adóhatóság önadózónak minősíti)*, az adóbevalláshoz szükséges segítséget a Vasutasok Szakszervezete megadja.

Marosiné Kőhalmi Ágnes

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: *19666378-1-41*

Vasutas Kulturális Alapítvány. Célja: vasutas művelődési közösségek segítése. Adószáma: *19666512-1-41*

Alapítvány a Vasutas Fiatalokért. Célja: a vasutas ifjúság helyzetének feltárása, elemzése, javítása. Adószáma: *19637389-2-41*

Vasutas Reuma Alapítvány. Célja: a MÁV Kórház reumás betegei kezelési feltételeinek javítása. Adószáma: *18156106-1-41*

A rendelkező nyilatkozatot kitöltve, lezárva, névvel, lakcímmel, adóazonosító jellel ellátott, postai szabvány méretű borítékban az adóbevallással együtt az APEH-nak kell megküldeni.

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

Magyar Vasutas

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETENEK LAPJA

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete: www.vsz.hu: E-mail: vsz@axelero.hu – Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke: Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke: Művészeti vezető: Karolyi Marianna. Szerkesztőség: 1023 Budapest, Üromi u. 8: Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622: Nyomdai előkészítés és nyomás: Tizpont Nyomdaipari Társaság: 06 70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.10pont.hu: ISSN: 0460-6000: Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/év

2007. FEBRUÁR

Megjelenik: 15 000 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVA: 1904-BEN

LI/2

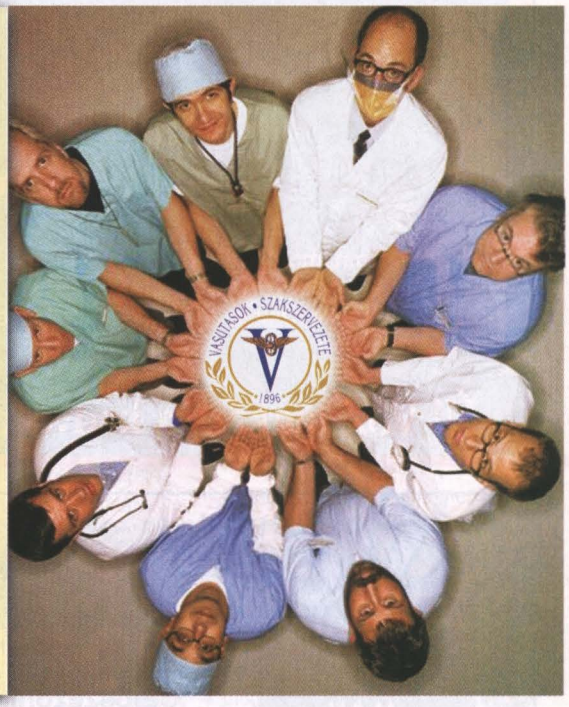
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

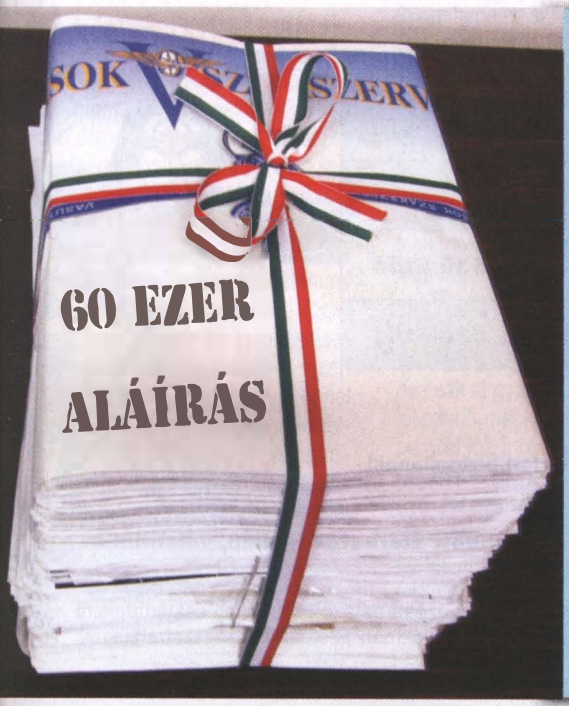
Összefogásunk eredményeként 2007. február elsején megállapodás született a kormány és a vasutas szakszervezetek között arról, hogy 2007. február 25-éig megegyeznek a három MÁV kórház sorsáról. Addig a kormány nem hoz olyan döntéseket, amelyek visszafordíthatatlanok a kórházak életében, a szakszervezetek pedig felfüggesztették a meghirdetett sztrájkok végrehajtását.

A tét: engedjük-e veszni megszerzett jogainkat és tulajdonunkat?!

(3. oldal)

SZTRÁJK FELFÜGGESZTVE





KÓRHÁZ BEZÁRÁS ÉS ÁTSZERVEZÉS FELFÜGGESZTVE

Velünk erősebb leszel, Veled erősebbek leszünk!

KORIZÁS A VÁROS FELETT

2500 m² jég 2 jégbár
nyitva mindennap
kölcsönző / élező
mini-hockey

ÚJDONSÁG: GYEREKJEGY

Hétköznapokon: 500 Ft/alkalom
Hétvégén és pénteken 18-24 óráig: 700 Ft/alkalom

Tagsági igazolvány felmutatásával
minden hétfő-kedd-szerdai napon*: -30%
az egész szezon alatt: -15%
kedvezmény a belépőjegyek árából!

A Jégterasz megtalálható a WestEnd Tetőkertjén
1062 Budapest, Váci út 1-3.
(Emelet szinten a külső parkoló mellett)

* munkaszüneti és iskolaszüneti napokon -15% kedvezmény

Új VSZ tagkártya kedvezmény!

Köszönetnyilvánítás

A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át az elmúlt évben az Alapítvány céljaira felajánlották. Támogatásukat a hazai vasutak történetének kutatásához, írásos és tárgyi emlékek gyűjtéséhez; kiállításokon való megjelenítéséhez, valamint aktuális rendezvényeink költségei fedezésére kérjük továbbra is.

A személyi jövedelemadó egy százalékáról rendelkező nyilatkozatra a **18450716-1-06** adószámot és a kedvezményezett nevét írják fel: **Vasúttörténeti Alapítvány, Szeged.** A nemes támogatásukat köszönjük.

Nagy József, a kuratórium titkára

DOBOZDÍJ

– Ezentúl minden ingyenesen járó gyógyszert szemenként külön dobozba teszünk.

Kezdje az Új évet pihenéssel!

Előszezoni gyógyüdülési ajánlatok MÁV aktív dolgozók részére!

Hotel Zsóry Senior* 06-49-313-037	03.27-06.26.	8 nap / 7 éjszaka Teljes ellátással	Fürdőszobás szoba	**56 130 Ft/fő**
		8 nap / 7 éjszaka Teljes ellátással	Fürdőszoba nélküli szoba	**43 530 Ft/fő**
Hotel Vonyarc** 06-83-348-035	02.01-05.14.	8 nap / 7 éjszaka Teljes ellátással	Fürdőszobás szoba	**43 530 Ft/fő**
Hotel Gárdony*** 06-22-370-875	02.01-06.25.	8 nap / 7 éjszaka Teljes ellátással	Fürdőszobás szoba	**43 530 Ft/fő**

Foglaljon már most 2007-re!!!

Az agárdi termálfürdőbe, valamint a hévízi tófürdőbe az érintett szállodák transzfert biztosítanak!

[illegible] nyugdíjasok kedvezményes üdülési lehetőségéről érdeklődjön a megadott elérhetőségeken, valamint a szakszervezeti ügyintézőknél!

A megadott kedvezményes árak a MÁV Zrt. és az általa alapított társaságok és intézmények dolgozóira és azok közvetlen családtagjaira vonatkoznak! Tartalmazzák a szállást a jelölt ellátással és az áfát. Az idegenforgalmi adó a helyszínen fizetendő a jogszabályoknak megfelelően!

További információ és jelentkezés a megadott telefonszámokon, valamint a **1-222-2240** (üzemi: **01-3924**) telefonszámon és a szakszervezeti képviseleteken. **VSZ tagoknak további kedvezmények,** amennyiben a VSZ területi képviseletinél jelentkeznek üdülésre.

Sztrájk a MÁV-kórházakért!

FOTO: MTI

Január 25-én az Egészségügyi Minisztérium előtt több százan demonstráltak a vasúti kórházakért.

A Magyar Vasutas januári számában adtunk hírt arról, hogy az egészségügyi rendszer átalakításáról napvilágot látott elképzelések szerint a Budai MÁV-kórházat bezárnák, a Központi és a Szolnoki MÁV kórházakat pedig beolvasztanák más egészségügyi szervezetekbe. Ez azt jelenti, hogy a 2005-ben módosított Vasúti Törvényben foglaltakkal ellentétben sérülne az önálló és elkülönült vasútegészségügyi ellátó rendszer.

Január 31-én Simon Dezső és Prókay Sándorné bemutatta a sajtónak a vasútegészségügyért összegyűjtött több, mint hatvanezer aláírást.

Kórházi sztrájkkészültség

A kórházak sorsával kapcsolatos információkra legelőször a kórházi dolgozók reagáltak. Már január közepén megalakult mindhárom kórházban a sztrájkbizottság. Ekkor még reménykedni lehetett, hogy érdemi tárgyalások kezdődnek, de mindössze a végső minisztériumi döntés határideje közeledett. Közismert, hogy a regionális egyeztetések sem vezettek eredményre, ezért 2007. február 22-én a MÁV-nál működő öt reprezentatív szakszervezet közös levélben fordult a miniszterelnökhöz, kérve, hogy vonják vissza a Vasúti Törvénnyel ellentétes döntéseket.

Eközben a kórházi dolgozók sem tétlenkedtek. Január 24-én a három sztrájkbizottság összeült és kiadták sztrájkfelhívásaikat. Közösen létrehozták azt a tárgyalódelegációt, amelyet az érdemi tárgyalások lefolytatásával bíztak meg. Emellett megkezdték a még elégséges szolgáltatásokról szóló tárgyalásokat is. A sztrájkokat február 2-án reggel nyolc és este nyolc óra közé ütemezték.

Sztrájk az ellátottak jogaiért

A kórházi sztrájkokat az ott dolgozók munkahelyeikért és juttatásaik megőrzéséért lehetett meghirdetni. Az ellátottak – aktív és nyugdíjas vasutasok és családtagjaik (több mint négyszázezer biztosított) – jogainak megőrzéséért pedig január 26-án hirdetett sztrájkot a Vasutasok Szakszervezete. A bejelentés nagy sajtónyilvánosságot kapott, de az események a január 31-én a Közlekedési Múzeumban az öt reprezentatív vasúti és a MÁV kórházakban működő vasútegészségügyi szakszervezetek együttes sajtótájékoztatóját követően gyorsultak fel. A bejelentésre a kormány gyorsan reagált. Míg korábban a február 2-án reggel 8-órára bejelentett egyórás figyelmeztető sztrájkot követően ültek volna csak tárgyalóasztalhoz, a sajtótájékoztató megkezdése előtt néhány perccel jött a hír, hogy már másnap hajlandók tárgyalni. Ennek eredményeként született meg február elsején este tizennyolc órakor a megállapodás arról, hogy a felek legkésőbb február 25-ig közösen rendezik a MÁV-kórházak sorsát.

A MÁV-egészségügy és a közlekedés biztonsága

A Magyar Vasúttörténet című mű valamennyi kötetében külön fejezetet szántak a szerzők a vasútegészségügynek. Vajon miért kötődik ennyire a vasúthoz a vasutasok egészségügyi ellátó rendszere? Az ok a közlekedésbiztonságban keresendő. A vasúti munka összetett, nagy szakértelmet és maximális figyelmet követel. A szolgálatra való képesség követelménye a közlekedés biztonságának egyik alapvető feltétele. A pálya-orvosi szolgálatot már 1870-ben létrehozták, 1894-ben pedig létrejött az első vasúti szakorvosi rendelő intézet. 1908-ban alapították meg a MÁV Betegsegélyező Pénztárait, majd 1924-ben létrejött a MÁV Betegség Biztosító Intézete.

A vasutasok a vasútegészségügy tulajdonosai

A Podmanicky utcai első központi rendelőintézet felépítését téglajegyekből és a vasutasok illetményének 1,5%-os felajánlásából kezdték építeni. Az intézményt 1927. szeptember 15-én adták át. A rendelő épületében létesített ötvenkét ágyas kórházat egy hónappal később nyitották meg. A további fejlesztéseknek a húszas évek végén lezajlott gazdasági válság állt az útjában. Ekkor ismét valamennyi vasutas önkéntes felajánlásával sikerült a kórházbővítést megoldani. Az 1930-ban létrejött Önkéntes Támogatási Alap (ÖTA) tette lehetővé a második épület felépítését. Az alapba a vasutasok illetményük fél százalékát fizették és fizetik ma is. A vasutasok anyagi áldozatvállalása és önkéntes munkája tettenérhető minden vasútegészségügyi intézmény létrehozásában.

Miért küzdünk?

A felsorolt tények alapján nem lehet kérdés, hogy a vasutasság a vasúti szolgálat folyamatos működtetéséért vállalt áldozatokat a vasútegészségügy létrehozásával. Sajnos manapság sokan és sokféleképpen akarják degradálni a vasút iránti elkötelezettséget. Mert valóban megszállottság kell ahhoz, hogy a fő szabály, miszerint *„a vasútnak mennie kell”* érvényesüljön. Meg kell nézni, hogy milyen körülmények között végzik a munkájukat a vasutasok. Nem kell hozzá külső szakértő, hogy megállapítsa, mennyire idegtépő és egészségromboló a végrehajtási szinten drasztikusan lecsökkentett létszámmal eleget tenni az ütemes menetrend miatt megnövekedett feladatoknak. A vasutasok most megszerzett jogaikért kénytelenek kiállni. Ma a vasútegészségügyért, holnap pedig a menetkedvezményükért.

A siker záloga az összefogás!

A tárgyalások szakértők bevonásával elkezdődtek. A vasutasok kiállásának első sikereként elkönyvelhetjük, hogy a három MÁV-kórház lesz az egyedüli az országban, amelyről az ellátottak érdekeit is figyelembe vevő megállapodás születhet. A napilapokban megjelent hírrel ellentétben még a Magyar Vasutas mostani számának megjelenésekor sincs végleges kormánydöntés a kórházak sorsáról. A további eredmények egyetlen záloga megint csak összefogás. Mutassuk meg mi vasutasok, hogy akárcsak a kórházak létrehozásakor, most is képesek vagyunk egységesen kiállni megszerzett jogainkért.

Karácsony Sz.

Az aláírt megállapodások szövegei a VSZ honlapján olvashatóak (www.vsz.hu)

Differenciált bérfejlesztés

Eredményesen zárultak a differenciálásról szóló üzletági, igazgatósági tárgyalások.

Zlati Róbert
érdekvédelmi alelnök

A 2006. DECEMBER 30-ÁN KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁS SZERINT A BÉRFEJLESZTÉS 2007. JANUÁR 1-JEI HATÁLYLYAL, A 2007. JANUÁRI BÉREK KIFIZETÉSÉVEL EGYÜTT, A 2007. FEBRUÁRI BÉRFIZETÉSI NAPON TÖRTÉNIK MEG, AMENNYIBEN LEGKÉSŐBB JANUÁR 15-IG:

- a humánpolitikai vezérigazgató-helyettes végrehajtási utasítást ad ki,
- az üzletági, igazgatósági szervezeti egységek az érintett szakszervezetekkel a differenciálás gyakorlati végrehajtására megállapodást kötnek.

Amennyiben fentiek csak 2007. január 15. után, de 2007. január 31-ig teljesültek volna, a végrehajtás visszamenőlegesen 2007. január 1-jei hatállyal, először a 2007. februári bérek kifizetésével együtt, a 2007. márciusi bérfizetési napon történt volna meg.

Fentiek érdekében a szakszervezetek vállalták – és be is tartották –, hogy a végrehajtási utasítás tervezetét sorokívül véleményezik.

A differenciált bérfejlesztés az alanyi jogú bérfejlesztésen felül

- 6-8. MMK-ba tartozó munkavállalóknál 0,0%-os *(itt valamennyi bérfejlesztés alanyi jogú volt)*,
- 9-13. MMK-ba tartozó munkavállalóknál 1,5%-os,
- a 14-17. MMK-ba tartozó munkavállalóknál az alanyi jogon járó 5000 Ft-os bérfejlesztés és a 7,5%-os bértömeg különbsége.

A bérintézkedésekről szóló megállapodás szerint a bérfejlesztést a munkáltatói jogkört gyakorló differenciálási lehetőségének biztosításával kell végrehajtani, amely a következő objektív szempontok figyelembe vételével történhet:

- Az üzletági, igazgatósági szervezeti egységeknél esetlegesen kialakult bérfeszültségek kezelése,
- az egy MMK-ba sorolt, de hierarchikusan egymásra épülő munkakörök bérfeszültségeinek kezelése.

Ezen kritériumok közepette kellett az üzletági, igazgatósági differenciálási tárgyalásokat lefolytatni.

A Vasutasok Szakszervezete célja az volt, hogy a munkakör-értékelés egyes – a korábbiakban a munkáltató felé már többször jelzett – hibáit részben orvosoljuk, és a fennmaradó összeget a közvetlen szolgálati főnök és a helyi szakszervezetek véleménye alapján a munkáltatói jogkörgyakorló ossza el. Azonban volt olyan szakszervezet, amelyik a decemberi megállapodás elfogadása ellenére a 13-as MMK-ig egyetlen fillért sem volt hajlandó a munkáltatói jogkörgyakorló hatáskörébe adni (VDSZSZ), és volt olyan szakszervezet is, amelyik a teljes differenciálásra fordítható összeget a munkáltató döntésére bízta volna (MTSZSZ).

A VSZ célja az egy MMK-ba sorolt, de hierarchikusan egymásra épülő munkakörök bérfeszültségeinek kezelése tekintetében részminimumok beállításával teljesült. A Pályavasútnál és a Gépészeti Üzletágnál is több munkakör minimális személyi alapbérét az MMK sávkategória minimumnál magasabb szinten állapították meg. Az ezek után fennmaradó összeg a MÁV munkaviszonyban töltött idő figyelembevételével lett elosztva.

A Személyszállítási Üzletágnál a 13-as MMK-ig a MÁV-nál eltöltött munkaviszonyt figyelembe véve a vonatkísérők, pénztárosok valamint az utánfizetési ügyintézők részesültek a differenciálásból.

A megállapodások értelmében 9-13. és 14-17. MMK-ban rendelkezésre álló bértömeget a két kategória között nem lehet átcsoportosítani.

Az aláírt megállapodások szövegei a VSZ honlapján olvashatóak (www.vsz.hu).

Lapzárta után

MÉG TAVALY JÚLIUSBAN TETT ÍGÉRTET DR. KÓKA JÁNOS GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTER ARRA, HOGY RENDSZERESEN, KÉTHAVONTA KONZULTÁL A MÁV-NÁL MŰKÖDŐ REPREZENTATÍV SZAKSZERVEZETEK VEZETŐIVEL. AZ IDŐ GYORSAN SZÁLL. 2007. FEBRUÁR 9-ÉN ZAJLOTT A KÖVETKEZŐ MEGBESZÉLÉS. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉT ZLATI RÓBERT ÉS KIS TAMÁS ÉRDEKVÉDELMI ALELNÖKÖK KÉPVISELTÉK.

Egyeztetés a GKM-ben

A VSZ által feltett kérdésekre *Garamhegyi Ábel* és *Felsmann Balázs*, a GKM államtitkárai, valamint *dr. Mosóczi László*, a MÁV ZRt. Vezérigazgató-helyettese adott választ.

A menetkedvezménnyel kapcsolatban a minisztérium számára a regisztrálhatóság a fontos, amire nincs kiforrott elgondolásuk. A MÁV-tól várnak javaslatokat. A menetkedvezmény szűkítését lehetségesnek látják, tekintettel arra, hogy további megtakarításokat kívánnak elérni. Komplex megállapodásra törekednek az igényjogosultakról. A MÁV március végéig meghosszabbította a szabadjegyek érvényességét, tudatta dr. Mosóczi László.

A Cargo privatizációról elhangzott, hogy folyik a Munkavállalói Résztulajdonosi Program (MRP) előkészítése. Mint elmondták, ennek célja, hogy megvalósulhasson a dolgozói kontroll és a képviselt vagyon létrehozásához megtett hozzájárulást honorálhassák. Csak az a kérdés, hogy MRP, vagy dolgozói részvény program legyen? Az MRP csak a Cargosokra, a részvényprogram a MÁV-osokra is kiterjeszthető lenne.

A személyszállítást hatástanulmányok elvégzése után kívánják kiszervezni: *„Álljon saját lábára, és mutassa meg, mit tud”*. A kiszervezés céldátuma július 1. Mint kiderült, a GKM nem kívánja elkapkodni a döntést. A feszített tempó oka: *„túllenni a bizonytalanságokon”*.

A mellékvonalak bezárásával kapcsolatban megtudtuk, hogy a MÁV készíti a terveket, és az egyeztetéseket le kell folytatni. Felsmann Balázs köszönetet mondott a szakszervezeteknek, amiért az egyeztetések eredményeként a mellékvonal bezárások megnyugtató módon mentek végbe. *Zlati Róbert* jelezte, hogy nem tudja miről beszél az államtitkár úr, de csak akkor lesz igaza, ha létszámleépítéssel nem jár majd a vonalak bezárása.

Záhony átszervezéséről megtudtuk, hogy február 1-jétől miniszterelnöki megbízott dolgozik az ügyön. Néhány héten belül várható előterjesztés a témában.

A VSZ ONYSZ IV. Kongresszusa

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete 2007. február 21-én tartja IV. Kongresszusát a Törekvés Művelődési Központban. A testület megtárgyalja a szervezet 2003-2007. évi munkájáról szóló beszámolót és a következő időszak legfontosabb feladatait. Az alábbiakban részleteket közlünk Pallos György, az ONYSZ elnöke beszédéből.

Egyik alapvető célkitűzésünk az volt, hogy a ciklus közepére a nyugdíjak vásárlóértéke olyan mértékben növekedjen, hogy az érje el és haladja meg az 1989-es szintet. Ez megvalósult a nyugdíjak visszapótlásával, az éves törvénybe iktatott emeléssel, a méltányossági nyugdíj visszaadásával, a 13. havi nyugdíj és a nyugdíjkorrekció bevezetésével.

Tudjuk és érezzük azt, hogy az ország építése nagy és nehéz kihívás. Elmondhatjuk – mert ez a valóság –, hogy az országot ez a korosztály már legalább háromszor építette fel és át, illetve a nemzetgazdaság rendbetételéhez ennyiszer, de talán többször is áldozatokat vállaltunk úgy, ahogy a tanítóink, elődeink, volt vezető tisztségviselőink példája, életvitele mutatta számunkra. A Vasutasok Szakszervezete – a nyugdíjas szakszervezettel együtt – immár több, mint 110 éves. Ebből a múltból és értékből táplálkozik szakszervezetünk is, az évszázados értékrendekkel jól gazdálkodik.

Van határozott és erős érdekvédő szervezetünk, mert nem hagytuk a rendszerváltás hajnalán a nyugdíjas vasutasság egységes szervezetét megbontani, ezért vagyunk egyedüli vasutas nyugdíjas szakszervezet. Ezt a szervezettséget és erőt meg kell őrizni. Társadalmi befolyásunk, szervezeti és személyi presztízsünk jelentősen erősödött az elmúlt négy esztendőben. Vezető testületeink munkáját a rendszeresség, a folyamatosság, a felelős és átgondolt döntések, programok jellemezték.

A nyugdíjas érdekképviseletek meghatározó ereje koncentráltan megjelent a társadalompolitikai palettán az MSZOSZ Nyugdíjas Szövetsége, a Nyugdíjasok Országos Képviselete és a Vasutasok Országos Nyugdíjas Szervezete képében. Elfoglalták méltó helyüket a nyugdíjas érdekképviselet rendszerében, az Idősügyi Tanácsban.

Most, amikor az elmúlt időszakról szóló munkát értékeljük, őszintén ki kell mondani a hiányosságokat is. A nyugdíjrendszer egy sor hátrányos megkülönböztetést tartalmazott és még tartalmaz ma is, amelyet meg kell változtatni. A családok élethelyzete rendkívül differenciált és a változatlanság a leszakadó rétegek további ellehetetlenülését eredményezi. Az egységes szociális rendszer átalakítása a cél. Az egészségügyi szolgáltatásokhoz való hozzáférés rendkívül differenciált az ország különböző pontjain, éppen ezért szükséges ezen változtatni. Ne az határozza meg élethelyzetét az állampolgároknak, hogy ki mikor, illetve hová születik.

Az elmúlt évek tapasztalatai a nyugdíjas érdekvédelmi munkáról azt mutatják, hogy a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete III. Kongresszusán meghatározott és elfogadott Idősügyi Programot – két pont kivételével – teljesítette. Mi eredményezte, alapozta meg ezt a sikeres munkát? Újra és újra tudatosítani kell azt a megállapítást, hogy a VSZ ONYSZ létrehozása 1994-ben történelmi lépés volt a vasutas nyugdíjas társadalom érdekében. A VSZ támogatásával kialakulhatott egy egységes nyugdíjas önálló szakszervezet, így lehetővé vált a vezető testületek határozatainak gyors kivitele a tagság körében. Önálló és kiváteles tájékoztatási munkánk ugyancsak ezt segítette és hozzájárult a támogatók megnyeréséhez.

Ebben a munkában a Vasutasok Szakszervezete – anyaszervezetként – meghatározó kapocs, nélkülözhetetlen, közvetett irányító partner, segítő, támogató szervezet.

Működési biztonságunk ebből táplálkozik, hiszen a temetési támogatás ismételt, emelt összegű visszaállításán, a működési költségek biztosításán, az oktatás és képzés költségeinek megteremtésén felül az irodatechnika költségeihez is hozzájárult.

Mindezek eredménye az, hogy az új érdekvédelmi és képviseleti struktúránk működése eredményesen fejlődött. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy a nyugdíjasok érdekeinek konkrétabb megjelenítése és védelme mindnyájunk élethelyzetének javulását eredményezte.

Elmondhatjuk, hogy működik egy országos szervezet, amelynek önálló alapegységeit ezen a kongresszuson is több mint 130 szervezeti küldött képviseli az ország különböző városaiból, településeiről. Részükre az együttműködési megállapodásokkal biztosítottuk az infrastruktúrát és az anyagi önállóságot.

A Vasutasok Országos Nyugdíjas Szervezete mindenkor következetesen felvállalta és kiállt az igazság mellett, tette ezt úgy, hogy a szakszervezeti célok ne sérüljenek és megvalósuljon egy arányosabb, igazságosabb teherviselés a társadalom különböző rétegei között. E célok teljesítése érdekében tettük és tesszük az ONYSZ jövőképének és idősügyi programjának célkeresztjébe továbbra is az önálló nyugdíjas érdekvédelmi hálózat

Előzetes

Pallos György, az ONYSZ elnöke

erősítését, az érdekegyeztetés rendszerének javítását, az együttműködési megállapodások számának növelését, az idősügyi tanács működési feltételeinek megteremtését, a nyugdíjrendszer bennünket érintő részének megváltoztatását, a nettó keresetarányos éves nyugdíjemelés biztosítását, a vasútegészségügy viszonylagos önállóságának továbbvitelét, a 13. havi nyugdíj értékeinek megőrzését, a rászorultsági-elv érvényesülése mellett a kompenzálás rendszerét, a nyugdíj felzárkóztatás tovább folytatását.

Kiemelt és megkülönböztetett tisztelettel kell és lehet szólni a MÁV ZRt-vel megkötött együttműködési megállapodásokról, amely évről-évre tartalmasabbá és gyümölcsözőbbé vált.

Nyugdíjas szervezeteink szerte az országban érezhették ennek hatását, köszönet ezért a MÁV vezetőinek. A tisztségviselők közreműködése a vasutasság szolgálatában példaértékűre teljesedett, köszönhetően a megállapodásoknak.

Elismerés és tisztelet szervezetünk valamennyi tisztségviselőjének és tagjainknak azért a munkáért, amelyet az elmúlt négy évben végeztek. Mi teszünk azért, hogy szervezetek, emberek, tisztségviselők tudjanak egymással megállapodni, együttműködni az ország és mindannyiunk érdekében, mert csak azok tudnak a megújult holnap vonatára felszállni, akik hajlandók tárgyalni, kiegyezni, akár történelmi kompromisszumot kötni.

Debrecen TK

A Vasutasok Szakszervezete XVI. Kongresszusát megelőzően teljeskörű választásokat kell tartani az alap- és középszervezeteknél egyaránt. Az alapszervezeti választások után, 2007. január 25-én a Debreceni Területi Képviseletnél tartották meg az első küldöttértekezletet. A MÁV Igazgatóságának tárgyalótermében összegyűlt küldöttek megtárgyalták a Területi Képviselet munkájáról és gazdálkodásáról szóló beszámolót, A VSZ kongresszusi dokumentumait és megválasztották a képviselet tisztségviselőit.

Kiss Tibor, az értekezlet levezető elnöke köszöntötte a megjelent küldötteket és meghívott vendégeket, majd a mandátumvizsgálat és a napirendek elfogadása után *Baranyai Imre* képviseletvezető előterjesztette a Képviselet munkájáról készült beszámolót.

Mint elmondta, a Vasutasok Szakszervezete Debrecen Területi Képviseletén 2004. december 15-én a képviseletvezető személyében változás történt. A 2003-2004. évi munkáról a képviseletvezető már a Titkári Tanács, illetve a Küldöttértekezlet előtt beszámolt.

A 2005-2006. évi területi munkáról szólva elmondta, hogy az alapszervezetek száma összevonás eredményeként huszonkettőről tizenkilencre csökkent, ami összevonás eredménye. A taglétszám ezeregyszáznyolcvanhatról ezerháromszáz-harmincegyre emelkedett, ami az elmúlt két évben folytatott tagszervezési akció eredménye. A területi könyvelést tizenhat alapszervezet veszi igénybe.

Az érdekvédelmi munka középpontjában a tagok munkahelyének megőrzése állt. A 2005-ben és 2006-ban végrehajtott létszámcsökkentés, tevékenység-kihelyezés során a szolgálati helyeken az alapszervezeti titkárok a létszámcsökkentésre vonatkozóan éltek előzetes véleményezési jogukkal. Az alapszervezeti titkárok kérésére a TK. vezetője a csoportos létszámleépítésben érintett munkavállalók tájékoztatóján, illetve konzultációján személyesen megjelent, ezzel is segítette szakszervezeti tagjaink érdekeinek védelmét.

2005-ben a Nyíregyháza Gépészeti Telephelyen a tevékenységek nagymértékű átcsoportosításánál kérték a TK segítségét. A TK vezetője többször járt a nyíregyházi polgármesternél az ügy megnyugtató rendezése érdekében. A konzultációkon legtöbb esetben sikerült tagjainkat megvédeni.

Püspökladányban például három GYES-ről visszatérő tagunk újbóli munkábaállását sikerült elintézni.

Az ÁFU kiszervezése területünkön sok tagot érintett. A 65 fős létszámleépítésből 41 VSZ-tag volt. A háromfordulós konzultáció eredményeként sikerült elérnünk, hogy tagjaink közül aki nem akart elmenni, maradhatott, igaz sokan részmunkaidőben és határozott időre.

2006-ban a humánszolgáltatóknál és az ÜDSZSZ-nél történt létszámleépítés, mely több VSZ tagot érintett, de sikerült valamennyi tagunk problémáját vagy öregségi nyugdíj, vagy MAV-évek igénybevételével rendezni. A munkáltató több VSZ tagnál is kezdeményezte a bérvisszavételt. A helyi szintű sikertelen egyeztetések után a VSZ Központ segítségével sikerült ezeket visszavonatni. A Személyszállítási üzletágnál érintett körülbelül harminc tagot területünkön a jegytúlrendelés miatti túlzott felelősségrevonás, melyet mind a két érintett csomóponton sikerült mérsékelni.

A Területi Képviselet az érdekvédelmi munkához szükséges valamennyi információt rendszeresen és időben megkapta a VSZ Központtól. Ezeket az információkat, tájékoztatásokat az alapszervezetek felé továbbította.

Munkánkat segítette az Internet-használat bővülése, mert aki rendelkezik e-mail címmel, annak rövid időn belül tudtuk az információt továbbítani. Ezt a lehetőséget bővítenünk kellene, mivel felgyorsítja az információáramlást.

Valamennyi alapszervezetünk megrendelte a Magyar Vasutas újságot, mely szintén nagymértékben segít a dolgozók tájékoztatásában.

A Területi Képviselethez tartozó tagoknak biztosított a jogszolgálatot. Úgy tapasztaltuk, hogy 2006-ban tagjaink bátrabban mertek munkahelyi problémáik megoldásához jogi segítséget kérni. A két évben összesen kettőszázhetvenkét esetben kérték tagjaink a VSZ jogsegélyszolgálatának segítségét, melyek többsége munkajogi eset volt.

A szabadidős tevékenységről elhangzott, hogy a Területi Képviselet kezdeményezésére elsőként 2005-ben, Nyíregyházán rendezték meg a regionális sportnapot, 2006-ban pedig Miskolcon szervezte meg a három szomszédos Területi Képviselet. 2007-ben Záhony fogja lebonyolítani a regionális sportnapot.

Összességében megállapítható – a tanulságok levonásával –, hogy a rendezvények sikeresek voltak, tagjainktól pozitív visszajelzéseket kaptunk. Debrecen Terület képviseltette magát a legnagyobb létszámban a már megrendezett két sporteseményen. Az országos döntőbe mindkét alkalommal bejutottak sportolóink.

Területünkön az elmúlt évben új feladatot jelentett az üdültetés lebonyolítása. 2006-ban 85 üdülés realizálódott. A VSZ tagjainak és családtagjaik számára 5%-os üdülési kedvezményt biztosított a Lokomotív Hotels Rt. a Vasutasok Szakszervezetével között megállapodás alapján.

A TK gazdálkodásáról *Csala Sándorné* adott számot. Mint elmondta, a rendelkezésre álló összegek felhasználása a TK Titkári Tanácsa által évenként elfogadott költségvetés szerint történt. A költségvetés szerinti gazdálkodás végrehajtását a VSZ Központ Pénzügyi Osztálya, a területi pénzügyi instruktor és a megválasztott pénzügyi ellenőr felügyelte. A bizonylatolás, utalványozás a törvényeknek megfelelően történt.

Az elmúlt beszámoló szerint a képviselet gazdálkodása eredményes volt.

A beszámoló vitáját és elfogadását követően a küldöttek megválasztották a Területi Képviselet új vezetőit. A képviseletvezetői tisztségért induló két jelölt közül *Suszter Csaba* kapta a több szavazatot, míg *Nagy Ferencet* vezetőhelyettessé választották. A Pénzügyi Ellenőrző Bizottság vezetője továbbra is *Csala Sándorné* lett, irodavezetőnek pedig ismét *Gulyásné Bánsági Mariannát* választották meg.

Baranyai Imre a nyugdíjba vonulása miatt adta át a képviseletvezetői tisztséget.

Bemutatkozik Suszter Csaba, VSZ TK-vezető, Debrecen

1958. november elsején születtem. 1974. június 25. óta dolgozom. Második munkahelyem 1979. február 7-e óta a MÁV. Először az akkori ÉHFnél kezdtem, mint segédmunkás. Ezután rövid időn belül folyamatos tanulás mellett szakmunkásvizsgát szereztem és leérettségiztem. Már ez idő tájt is megcsapott a közösségi élet szele, hiszen hamarosan KISZ titkár lettem, amire a mai napig büszke vagyok, mert egy nagyon jó közösség alakult ki. A rendszerváltás óta a Nyíregyházi Forgalmi Csomóponti Főnökségnél dolgozom előbb anyaggazdálkodóként, majd csoportvezetőként.

1974-től folyamatosan szakszervezeti tag vagyok. 1994-ben választottak meg a VSZ Nyíregyházi Körzeti Bizottsága titkárának.

Szeged TK

NAGY VÁRAKOZÁS ELŐZTE MEG A VSZ SZEGEDI TERÜLETI KÉPVISELETÉNEK VÁLASZTÓI KÜLDÖTTÉRTEKEZLETÉT, HISZEN RITKÁN FORDUL ELŐ, HOGY EGY TISZTSÉGRE NYOLC JELÖLT KÖZÜL KELL VÁLASZTANI. 2007. FEBRUÁR 9-ÉN A MÁV ZRT. SZOLGÁLTATÓ HÁZÁBAN GYŰLTEK ÖSSZE A KÜLDÖTTEK ÉS A MEGHÍVOTTAK, HOGY MEGVITASSÁK A TERÜLETI KÉPVISELET ELMÚLT NÉGY ÉVI MUNKÁJÁRÓL SZÓLÓ BESZÁMOLÓT ÉS MEGVÁLASSZÁK A KÉPVISELET VEZETŐIT.

A VSZ szegedi képviseletéhez jelenleg huszonkilenc alapszervezet tartozik – kezdte *Mári Gábor* a beszámolóhoz szóbeli kiegészítőjét. A taglétszám a MÁV-nál az elmúlt években végrehajtott húsz százalékos létszámcsökkentés miatt ugyan csökkent, de sok új tag is csatlakozik a VSZ-hez.

„Az érdekvédelem és-képviselet – mint klasszikus szakszervezeti funkció – szoros kölcsönhatásban van taglétszámunk alakulásával és a vasutasság szervezhetőségével. Ezen kívül még számos más – nem kis energiát, erőfeszítést lekötő – feladatot is fel kell vállalnunk annak érdekében, hogy vonzóbbá, „eladhatóbbá" tegyük a Vasutasok Szakszervezetét. A ma vasutas munkavállalója csak odáig jutott el – a korábbi inkubátoros állapot miatt –, hogy a megrendelést leadja. Az még mára sem tudatosult benne, hogy a leadott rendelésért személy szerint neki is tennie kell. Ez a tudati felvilágosítás, ebből a kómából való ébredés, ráébredés hosszú folyamat része lesz. A munkavállalók leterheltsége a létszámcsökkenés következtében fokozódott. Ennek ellenére a szabadidős rendezvényeinket érdeklődés kíséri." – hangsúlyozta Mári Gábor, majd így folytatta: *„A munkahelyek csökkenésén túl a vonalbezárások okoznak félelmet a vasutasokban, de a társadalmi feszültségek is rontják a hangulatot."*

A Vasutasok Szakszervezete Szeged Területi Képviselet kialakítása és működése a VSZ Alapszabálya és Szervezeti Működési Szabályzata, valamint a saját SZMSZ alapján történt. A régióra meghatározó feladatokat a titkári testület, míg az operatív munkát a Területi Bizottság tizenegy fős testülete végezte.

A titkári testületet valamennyi alapszervezet vezetője alkotta. Az operatív testületet minden meghatározó szakmacsoport képviselője, valamint a nő- és ifjúsági rétegszervezetek vezetői alkották. A szakmai és rétegbizottságok megalakulásában és működésében az ötletszerűség volt jellemző.

A Vasút jelenlegi szervezeti rendszerének változásai, az esetenként módosuló döntési pontok igénylik, hogy szervezetünket a megváltozott helyzethez igazítsuk.

A Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselete a régióban 2003-2006-ban is folyamatosan biztosította tagjai számára az ingyenes jogsegélyszolgálatot, melyet a beszámolási időszakban területünkön összesen kettőszáz-hetvenöt tagunk vett igénybe.

Évente több sportágban regionális versenyeket szerveztünk. Minden évben részt vettünk a Vasutasok Szakszervezete által rendezett sportnapon. 2005-ben az országos döntőnek is házigazdái lettünk. Az 1998 óta tartó rendezvénysorozatot összesen hat alkalommal nyertük meg, ebből az elmúlt négy évben háromszor. Elnyertük véglegesen az első alkalommal felajánlott kupát, és jelenleg is mi vagyunk az új kupa védői.

A regenerálódás másik módja és lehetősége az üdültetés. Ennek érdekében a beszámolási időszakban többszáz tagunknak biztosítottuk a görögországi üdülést. A több, mint tíz évre visszatekintő kapcsolatnak kollégáink a haszonélvezői.

2006-tól vállalta a Vasutasok Szakszervezete a MÁV Lokomotív Hotels ZRt. beutalóinak ügynöki értékesítését. Így tagjaink a beutalókhoz 5%-os kedvezménnyel jutottak. A kezdeti zökkenőkön túljutva a rendszer működőképes, kollégáink kedvezően fogadták.

A beszámoló vitájában felszólalt *Simon Dezső*, a VSZ elnöke, aki a szervezet országos eredményeiről és célkitűzéseiről tájékoztatta a küldötteket.

A beszámoló elfogadását követően elkezdődtek a választások. A képviseletvezetői tisztségre nyolc kollégát jelöltek, ezért a várakozásnak megfelelően több fordulóban sikerült dönteni. Végül a harmadik körben *Sebők Tamás* kapott több szavazatot, akinek *Tóth Lajosné Magyar Erzsébet* lett a helyettese. A VSZ Felügyelő és Egyeztető Bizottságába *Sándorné Kucsma Mariannát*, a Pénzügyi Ellenőrző Bizottságba *Sziráki Éva* kolléganőt választották a küldöttek. *Mári Gábor* több, mint három évtizedes szakszervezeti munka után nyugdíjba vonult.

Bemutatkozik Sebők Tamás képviseletvezető, Szeged

1995-ben kerültem a MÁV Rt-hez pályafenntartó technikusként, 1998-tól pályamesterként dolgozom. 1995-től vagyok a Vasutasok Szakszervezetének tagja, 2002-ben választottak Szeged Terület Ifjúsági Ügyvivőjének. 2003-ban a Kiskunhalasi Alapszervezet Titkár helyettesének választottak, 2004-ben a PMLI Szakmai Képviselet tagja lettem, 2004 óta a Szeged Területi Titkári értekezlet állandó tagja vagyok. 2006-tól a Kiskunhalasi Pályás Alapszervezet Titkárának választottak, 2006-tól az Üzemi Tanács elnöke vagyok. 2002-ben Kiskunfélegyházán VSZ alapképzésen, 2003-ban a VSZ Ifjúsági Tagozata képzésén vettem részt. 2004-2005-ben az MSZOSZ szervezésében emeltszintű tisztségviselő képzésben részesültem Kőszegen, mely Szakszervezeti Multiplikátor végzettséget adott. 2005-től tevékeny szervezőként és oktatóként működöm közre az Ifjúsági Tagozat évente rendszeresen megrendezett alapszintű képzésein.

Majdnem minden második példány ingyenes!

NÉPSZAVA

SZOCIÁLDEMOKRATA NAPILAP ALAPÍTVA 1873-BAN

előfizetési ajánlat
a Vasutasok Szakszervezete tagjainak

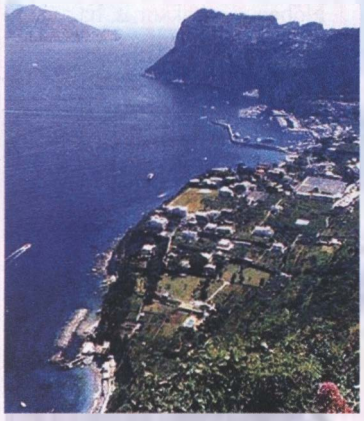
– rendkívül kedvezményes díj,
– a NÉPSZAVA éves vagy fél éves előfizetéséhez a Korhatár című havi magazin három száma

Megrendelem a **NÉPSZAVA** napilapot

☐ ☐ ☐

Az Explorer Vasutas Világjáró Klub (egyesület) 2007. évi programterve

EXPLORER
Vasutas Világjáró klub



München-Neuschwanstein-Párizs-Versailles: (9400 + 35 eurotól) 04. 27–05. 01. (1* szállodában, 2-3 ágyas zuhanyzós szobákban, reggelivel.) Városnézések: München, a Walt Disney filmekből ismert Neuschwanstein, Párizs: Notre Dame, Obeliszk, Champs Elysées, Diadalív, Eiffel torony. Versailles: Tükör Terem, az Állami Lakosztályok, a Fehér- és Arany kápolna, kis Trianon kastély.

München-Neuschwanstein: (4900 Ft) 04. 27–29. Városnézések: München, a Walt Disney filmekből ismert Neuschwanstein.

Velence-Nápoly-Capri-Sorrento-Pompei-Verona: (11 800 + 60 eurotól) 05. 04–05. 10. (3* szállodában, reggelivel.) Városnézések: Velence: halpiac, Rialto, Piazza St. Marco, Lido. Nápoly: Dóm, Castello Nuovo; Kikötő. Capri: Belváros, Anacapri. Sorrento: Belváros, kikötő. Pompei: Ásatások. Verona: Belváros.

Új Itállal körút: (11 500 Ft + 49 eurotól) 05. 07–13. (Pisa–Siracusa–Cattania–Taormina–Firenze, 2* szállodában, reggelivel.) Városnézések: Pisa: Dóm, Ferde torony, Catania: Dóm, Főtér, Piac, Santa. Nicolo templom, Szicília, Siracusa, Catania, Taormina: Dóm, Főtér, Amfiteátrum Firenze: Főtér: Keresztelő Szent János kápolna, Dóm, Szent Mihály templom, Pallazzo Vecchio, Loggia dei Lanzi, Pallazzo e Galleria degli Uffizi, Ponte Veccio.

Erdély: (8500 Ft + 45 eurotól) 05. 19–24. (Félpanzióval, busszal, magyarnyelvű idegenvezetővel.) Program: Szilvapálinkás fogadás, ismerkedés sóbánya, Bucsin-tető, Gyergyószentmiklós-templom, Gyergyószárhegy, Gyilkos tó, Békás szoros, Korond, Szováta, búcsúvacsora cigányzenével, Sókanyon, Bögözi Gát, Segesvár.

Szicíliai Nyaralás (Patti)+Róma Tivoli: (12 500 Ft + 60 eurotól) 06. 16–27. (Patti, bungallókban, Etna – Vatikán – Tivoli túrával.) Városnézések: Etna, Róma, Vatikán, Tivoli túrával.

Bulgáriai Nyaralás (Sozopol): (12 500 Ft + 70 eurotól) 06. 22–07. 01. Városnézések: Burgas, Csernomorec, Sozopol: sirályos díszkút, Mehana Szozopolszka (helyi korcsma), Szűz Mária templom, Cirill és Metód templom illetve a Régészeti Múzeum.

Horvát Tengerpart (Brac): (9200 Ft + 65 eurotól) 07. 06–15. (2-8 ágyas apartmanokban) Part: kavicsos/sziklás.

Velence-Róma: (7600 Ft-tól) 07. 20–23. Program: Halpiac, Rialto, Piazza St. Marco, Lido fürdés. Róma: Santa Maggiore, Colosseum, Foro Romano, Palatinum, Panthenon, Trevi Kút, Piazza di Spagna.

Velence: (5600 Ft) 07. 20–22. Városnézések: Velence: halpiac, Rialto, Piazza St. Marco, Lido.

Prága+Krakkó: (6900 Ft) 07. 27–30. Városnézések: Kutna Hora: Vencel tér, Karolinum, Óvárosi Városháza. Prága: Vencel tér, Karolinum, Városháza, Károly híd, Prágai vár: Szt. Vitus Székesegyház, Arany utcácska. Krakkó: Wieliczka, Mária-templom, Jagelló Egyetem.

Prága: (4900 Ft) 07. 27–29. Városnézések: Kutna Hora: Vencel tér, Karolinum, Óvárosi Városháza. Prága: Vencel tér, Karolinum, Városháza, Károly híd, Prágai vár: Szt. Vitus Székesegyház, Arany utcácska.

Új Erdélyi Körút: (8500 Ft + 45 eurotól) 07. 29–08. 03. (*Félpanzióval, busszal, idegenvezetővel.) Program: Kézdivásárhely, Kovászna, Sepsibodok, Zág, Prázsmár, Szászhermány, Sepsiszentgyörgy, Brassó, Székelyudvarhely, Fehéregyháza, Ispánkút, Segesvár.

Auschwitz+Drezda: (6900 Ft) 08. 10–13. Program: Auschwitz és Birkenau tábor magyarnyelvű idegenvezetővel. Drezda: Opera, Zwinger.

Auschwitz: (4900 Ft) 08. 10–12. Program: Auschwitz és Birkenau tábor magyarnyelvű idegenvezetővel.

Horvát Tengerpart (Trogir): (10 200 Ft + 80 eurotól) 08. 17–26. (2-8 ágyas apartmanokban.)

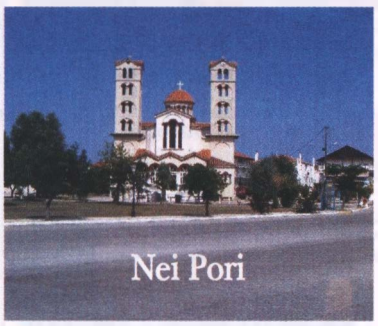
Salzburg-London-Cambridge: (23 400 Ft + 55 GBP-től) 08.25–09. 01. Városnézések: Salzburg, London: Tower Bridge, őrségváltás, Nemzeti Múzeum, National Galery, Trafalgar tér, Big Ben, Parlament, Westminster Apátság, Tower Museum, Madam Tussaud's Panoptikum.

Hirdetéseinket a VSZ támogatta.

A fenti programokat VSz tagok és családtagjaik tagsági igazolvánnyal vehetik igénybe. További részletek: http://www.evvk.hu honlapunkon; info@evvk.hu e-mail címen; a 06+ 27-51 vasúti telefonon, kedden 9-15 h-ig; a 06 53 /342-884 matáv számon, hétköznap 18.00 h után illetve hétvégén a 06 30/3866-106 mobil számon, napközben. SKYPE: Explorer Vasutas Világjáró Klub; IWIW: EVVK

Kedvezményes Görögországi üdülés!

VSZ-tagoknak kedvezményes Görögországi üdülést szervez a Vasutasok Szakszervezete Görögország egyik legszebb fürdőhelyén, Nei-Poriban 10 éjszakás turnusokban.



A szállás költsége az adott lakrészre értendő, melyet csak ennek megfelelő létszámmal lehet igénybe venni (pótágyra nincs lehetőség). A csoportok indulását a fenti időpontoknál két nappal korábban, a Transbalkán Expresszel tervezzük. A szállás költségét a tulajdonosnak a helyszínen kell Euróban kifizetni.

Az utazás FIP szabadjeggyel (román, bulgár, görög) csoportosan történik. A jegyeket a résztvevők egyénileg szerezhetik be a szolgálati főnökségeken.

Fakultatív kirándulási lehetőség: Meteora kolostorok (22/15 Eu), Görög est (17/15 Eu), Athén (35/25 Eu), Olymposz (20/18 Eu), környező szigetek (Skiáthos 35/25 Eu), Macedon túra (25/20 Eu). Az árak tájékoztató jellegűek.

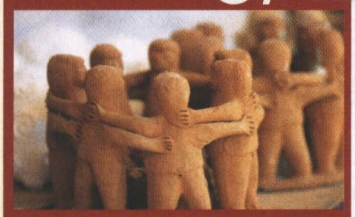
Helybiztosítás: VSZ-tagoknak 7000 Ft/fő; aki szakszervezetünknek nem tagja 8000 Ft/fő; gépkocsival utazóknak 1000 illetve 2000 Ft/fő. **Jelentkezéskor szakszervezeti tagjaink elsőbbséget élveznek.** A helybiztosítás magában foglalja a kusett árát oda-vissza, szervezési költséget, melyet a jelentkezéskor kell befizetni. ***Jelentkezni lehet*** az alapszervezet titkáránál és *Mári Gábornál,* valamint *Tápai Gábornénál* (Szeged, Indóház tér 11.), telefon: 62/426-698, vasúti: 06/15-23, 15-24 , 30/9321-287.

2007.	3 fős szoba	6 fős apartman	4 fős stúdió
Június 5-15.	220	400	265
Június 15–25.	250	440	300
Június 25–július 5.	290	495	300
Július 5–július 15.	300	505	335
Július 15-25.	300	505	335
Augusztus 20-30.	300	505	335
Augusztus 30–szeptember 9.	230	390	280
Szeptember 9–19.	200	350	230

Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselete, Szeged

Jog, kötelesség, feladat

A munkavédelmi bejárás



A munkavédelmi képviselők (MvB) feladatai közül az egyik legjelentősebb a képviselői munkavédelmi bejárás. Ez egyébként törvényi kötelességünk is.

A munkavédelmi képviselő törvényben leírt jogosítványainak célja, rendeltetése van. A hiányosságok feltárása, azok megszüntetése érdekében intézkedések kezdeményezése, a munkavédelmi helyzet javítása. Nem rendeltetésszerű a joggyakorlás, ha a képviselő csak formálisan él jogaival, például, ismeri a hiányosságokat, de nem kezdeményezi azok megszüntetését. Ugyanakkor visszaél jogaival a képviselő, ha indokolatlanul többször ellenőrzi ugyanazt az egységet, vagy ellenőrzésének célja nem a hibák feltárása. Az előre tervezett bejárás (nevezhetjük vizsgálódásnak, szemlének stb.) összetett feladat, melyet megfelelő előkészületnek kell megelőznie. Hogy az adott évben mikor és hányszor végezzük, annak több oka lehet. Például függhet attól, hogy a bejárások után tett kezdeményezések okán történtek intézkedések vagy sem. Persze ebből az is következik, hogy bizonyos idő elteltével ugyanazon területen a szemlét meg kell ismételni, hiszen így tudjuk megállapítani, hogy milyen intézkedések történtek.

A bejárást végezheti kizárólag a képviselő, vagy történhet közösen a munkáltatóval (és/vagy az általa megbízott munkavédelmi szakemberrel, foglalkozás-egészségügyi orvossal). Azt is figyelembe kell venni, hogy egyes társaságok esetében némely munkahely, szociális helyiség vagy azok része más társaságok tulajdonában lehet, esetleg nem a tulajdonos az üzembentartó. Ez esetben tervezett bejárás esetén, előzetes egyeztetés után célszerű meghívni a szemlére a terület, épület, helyiség tulajdonosát/üzembentartóját is. Fontos továbbá, ha a képviselő nem a munkáltatóval közösen végzi a bejárást, (ha mód van rá) legalább kirendeltség-vezetővel, művezetővel közösen végezze a vizsgálódást, aki válaszaival segíteni tudja a képviselő munkáját. A helyi vezető azonnal válaszolni tud arra, hogy az adott probléma helyi intézkedéssel mikorra szüntethető meg, vagy szükséges munkáltatói intézkedés. A képviselő mindent rögzít írásban. Bizottság esetén lehet némi eltérés, de az adott bejárást végző képviselőnek mindig dokumentálnia szükséges, amely lehet: *feljegyzés, átirat, kezdeményezés, jelzés, figyelemfelhívás, jegyzőkönyv stb.* Hogy melyiket választja, az attól függ, hogy a keletkezett dokumentumot a munkavédelmi bizottság elé viszi, vagy annak másolatát eleve a munkáltatónak szánja. Különböző lehet a választott dokumentum tartalmi felépítése is. Míg egy jegyzőkönyv tartalmazza a képviselő által vizsgált munkahelyet, eszközt, helyszínt, időpontot, a vizsgálatban résztvevők megnevezését, vizsgálati szempontokat, célokat, vizsgálati módszereket *(például szemrevételezés, mérés, részletes megállapítás, melléklet, fénykép, munkavállalói nyilatkozat, helyszíni meghallgatási jegyzőkönyv)*, addig egy feljegyzés tartalmazhatja a munkáltató irányába történő különböző kezdeményezéseket is. A dokumentumok eredeti példánya mindig a képviseletnél marad.

A bejárást a képviselő munkaidőben végzi akkor is, ha a munkáltatót nem hívta meg közös szemlére. Az Mvt. szerint *„a képviselő munkaidőben belépheti…”*. Ez nem azt jelenti, hogy a képviselő egyébként munkaidőben van, hanem ahol a bejárást végzi, ott és akkor a munkarend szerint munkaidő van. A képviselőnek az érdekképviseleti tevékenysége munkaidőnek számít, tehát nem a törvény által biztosított munkaidő-kedvezmény terhére végzi a bejárást. Fontos részlet továbbá, hogy bejárás előtt, amennyiben nincs pontos információnk arról, hogy a vizsgálandó területen milyen veszélyek lehetnek, *„járjunk utána”*, milyen védőeszközre lehet szükségünk a saját védelmünk érdekében. Többnyire: védősisak, védőcipő, illetve a jól-láthatóságot biztosító fényvisszaverő mellény. Természetesen szükség lehet speciális védőeszközre is. A képviselőnek erkölcsi kötelessége a példamutatás. Ez vonatkozik arra, amikor munkavállalóként teszi a dolgát, illetve ha a tisztségéből adódóan, munkabiztonsági szempontból vizsgálódik.

Pék Károly Ágoston
munkavédelmi képviselő

A KÉPVISELŐNEK ERKÖLCSI KÖTELESSÉGE A PÉLDAMUTATÁS

Kirándulás Kárpátaljára

A VSZ DEBRECENI PÁLYAVASÚTI ÜZLETÁGI TERÜLETI KÖZPONT TÁVKÖZLŐ-, ERŐSÁRAMÚ ÉS BIZTOSÍTÓBERENDEZÉSI KARBANTARTÁSI OSZTÁLYÁN MŰKÖDŐ SZAKSZERVEZETI BIZOTTSÁGA A VSZ NYUGDÍJAS SZERVEZETÉNEK DEBRECENI TERÜLETI CSOPORTJÁVAL ÉGYÜTTMŰKÖDVE, **2007. ÁPRILIS 28–MÁJUS 1-JÉIG AUTÓBUSZOS KIRÁNDULÁST SZERVEZ KÁRPÁTALJÁRA.**

A programban szerepelnek városlátogatások, várak megtekintése Nevickén, Munkácson, Huszton. Dolhán a Teleki kastélyt, Beregváron a Schönborn kastélyt keressük fel. Meglátogatjuk a Máramarosi havasokban lévő Szinevéri Nemzeti Parkot. Fatemplomok és harangtornyok színesítik a kirándulást, melynek során ellátogatunk a honfoglaláskori magyarok bejövetelének helyszínéhez, a Vereckei hágóhoz is.

Elhelyezés a Falusi turizmus hálózatán belül kényelmes magánházak 2 és 3 ágyas szobáiban, Csetfalván és Visken félpanzióval történik.

A négynapos út részvételi díja: 30 000,- Ft/fő.

Az autóbusz április 28-án reggel 6 óra 15 perckor indul Debrecenből. A távolabbi területekről jelentkezők az indulás előtti éjszakai szálláshelyüket Debrecenben biztosítsák.

Az utazáshoz 55 hely áll rendelkezésre. **Jelentkezési határidő:** 2007. március 25., a részvételi díj egyidejű befizetésével.

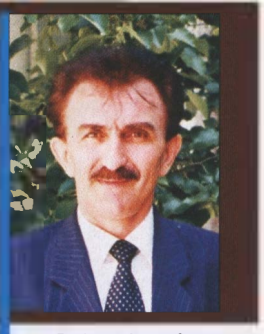
Részletesebb tájékoztatás a szervezőtől, *Vass Zoltántól* kérhető a 06-20-973-9779, vagy esténként 19.00-22.00 óra között az 52/481-766 telefonszámon. Ugyanitt kérhető a részletes kiírás elküldése is.

A kiránduláson való részvételhez érvényes Útlevélre van szükség!!

MÁV ZRt.

KÜT Hírlevél 2007. január

Központi Üzemi Tanács



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Rendkívüli KÜT ülés: 2007. január 10.

Elsőként a MÁV ZRt. MSZSZ tervezetéhez írásban megküldött véleményekre és kérdésekre adott válaszokat *Rankasz Dezső* Humánpolitikai vezérigazgató-helyettes. Az Európai Uniónak, a környező vasutaknak és a piaci kihívásoknak kell megfelelnünk. Az öt kötet átfogóan ennek szellemében készült. Az új MSZSZ 2007. április 1-jén lép hatályba. *Barcza Péter,* a projekt vezetője elmondta, hogy a személyszállítás önálló társasággá alakítása az MSZSZ hatálybalépése utáni projekt, várhatóan 2007. július elseje. A KÜT elnök javaslatára kötetenként elemezte a testület a kérdésekre adott válaszokat, melyek kapcsán újabb kérdések merültek fel. Ilyen volt az első kötethez a főtevékenységi körönként a normatív utasítások elkészítésének rendje, illetve milyen lesz a DHL? A kérdésre *dr. Neumann Márta* jogi igazgató válaszolt, majd tájékoztatott az ÜDSZSZ átalakításának további teendőiről. A második kötetben az oktatási központok, az EBK Főosztály, az EU Projekt Igazgatóság további működése, a szolgálati lakások ügyeinek kérdésköre szerepelt. A harmadik kötetben a pályavasúti üzletágon belül az Igazgatóságok megtartása mellett érvelt a KÜT pályavasúti szakbizottság vezetője, felvetette még a távírász és a vonatfel- és átvevői létszám üzletági létszámba integrálását. A negyedik fejezetben a kocsivizsgáló szolgálati egység (a tervezet szerint 898 fő) Személyszállításhoz kerülésének szakmai, versenyképességi vetületeit kérték felülvizsgálni. Az ötödik fejezetben jeleztük, hogy a gépészetnél a csökkenő munkáltatói jogkörgyakorlók számát követően a munkavállalói képviseletek száma is kevesebb lesz. Ezáltal gyengül a részvételi képviselet. Külön projekt foglalkozik Záhonnyal.

A különféléken belül a 2006. évben ki nem fizetett temetési segélyek soronkívüli kifizetéséről döntött a testület.

Soros KÜT ülés: 2007. január 22.

Az első napirendi pont keretében *Heinczinger István* vezérigazgató a MÁV ZRt. működési, szervezeti és irányítási rendszeréről, illetve a 2007. évi feladatokról szólt. A három legfontosabb feladatként jelölte meg a konszolidációt, a reorganizációt és a modernizációt. Jelentős anyagi támogatást kap a társaság mintegy 250 MdFt értékben, ezért a veszteség növekedésének megállítása a cél. Ehhez járul hozzá a 2500 fő *„vízfej"* leépítése, mely 6,5 MdFt megtakarítást jelent 2007-ben. A menedzsment költségeket drasztikusan csökkenteni kell. A szervezeti hierarchia jelenlegi 17-18 szintjét 8-ra kell csökkenteni. Az év végén mindig van pár százmillió Ft megtakarítás az üzletágaknál, ezért a jövőben a feladatokhoz rendelik a pénzt. Kérdésekre válaszolva Heinczinger úr elmondta, hogy a kocsivizsgálók hovatartozásának kérdése nem eldöntött. Erről a szakmának kell dönteni, mert szakmai és biztonsági kérdés is. Záhonnyal kapcsolatban álláspontja szerint addig nincs értelme a kiszervezésnek, amíg nincs megállapodás az oroszokkal és a kínaiakkal a jövőt illetően. A portfóliók tekintetében a szakmai területeké a fő hangsúly. A stratégiai döntések január 31-ig születnek meg. A humánnal kapcsolatban hangsúlyozta, hogy csak azért nem fogják kiszervezni, mert ez benne volt a létszámtervben. Az átalakuló ingatlanstratégiát követően új alapokra helyezik a takarítást, mivel a piac összezárt, kartellba tömörülve a közbeszerzést is megtámadták.

Másodikként a MÁV ZRt. 2007. évi létszámtervéről tartott konzultáción Rankasz Dezső vezérigazgató-helyettes ismertette az április 1-jei célállapotot, mely szerint 36914 fő összlétszámot kell elérni. Kormányzati döntés az EU Projekt Igazgatóság nemzeti autópálya társaságba vitele. Valamennyi vezetői és adminisztratív szinten szükséges a létszám csökkentése. A képzés 2007. évi indítása fontos feladat. A KÜT kéri az oktatási tervet.

A harmadik napirendi ponton belül a 2007. évi rendkívüli élethelyzethez kapcsolódó juttatások felosztásának irányelveiről *Miklósné dr. Kővári Julianna* főosztályvezető adott tájékoztatást. Az éves keretből a nagycsaládosok és a rendkívüli élethelyzetbe kerülők részére a munkáltatóval közösen döntve 15 millió Ft-ot elkülönített a testület. Döntés született 2007. I-II-III. havi temetési segély 36000 Ft-os kifizetéséről, egységesen valamennyi szolgálati helyre vonatkoztatva. A 2006. évi maradványokat is így kell kifizetni. Az egyéb segélykeretet az áprilisi új MSZSZ létszám alapján állapítják meg.

Rendkívüli KÜT ülés: 2007. január 29.

Az egyes vasúti mellékvonalak (14+5) személyszállítási feladatainak közúton történő megoldásáról című előterjesztéshez *dr. Mosóczi László* üzletági vezérigazgató-helyettes tett szóbeli kiegészítést. Elmondta, hogy a tulajdonos döntése értelmében 10 vonalon még tehervonati közlekedés várható. A gépészetnél és a személyszállításnál mindenkinek van munkahelye, míg a pályavasútnál 9 főnek nem tud munkát felajánlani a jövőben. Vonali végrehajtási utasítás készül, melynek tervezetét megküldik a KÜT részére.

Másodikként a kiemelt sportegyesületek bérleti szerződésének módosításához járult hozzá a testület.

Újdonság az együttműködésben

A Szakma Fiatal Mestere

A szakszervezet és a munkáltató együttműködésének egy új formája jutott eszembe valamikor november végén, amikor gondolataimban elmerülve nosztalgiáztam elmúlt fiatalságom élményein. Ilyen élmény volt számomra a vállalat által kezdeményezett a fiatalokat és középkorúakat megmozgató szakmai versenyek brigádmozgalom közösségformáló ereje. Ebből az erőből merítettünk többen, amikor a biztosítóberendezési, távközlési szakmában egy-egy kislétszámú vidéki szakaszról eljutottunk az országos döntőbe, majd ezt követően nemzetközi szakmai versenyre. Elő kell vennünk ezeket az érzéseket belső tarsolyunkból, meg kell keresni hozzá a támogatást nyújtó pozitív gondolkodású vezetőket.

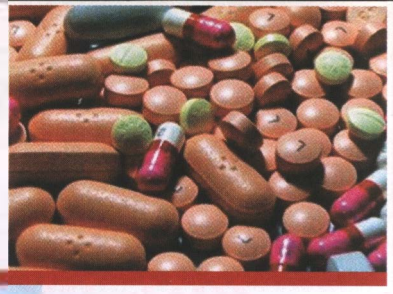
Így tettem most én is, amikor a régi siker újragondolásával megkerestem *Sullay János* TEB igazgató urat. Elmondtam javaslatomat, majd bemutattam az *„Első a Biztonság"* szlogennel elkészített *„Szakma Fiatal Mestere"* szakmai vetélkedő leírását. Mivel teljes támogatásáról biztosított, a következő lépés *Rankasz Dezső* humánpolitikai vezérigazgató-helyettes megkeresése volt, aki felkarolta az ügyet, és a MÁV Tisztképző bevonásával biztosítja a megfelelő körülményeket a lebonyolításhoz. Majd megkezdődött a részletek kimunkálása *Lékó Ferenc* szakelőadó bevonásával. A Vasutasok Szakszervezete TEB Szakmai Képviselet küldöttértekezlete anyagi támogatásáról biztosított.

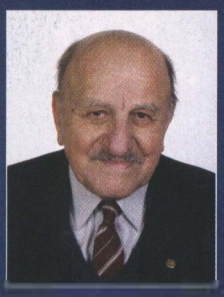
Célom a szakmai munka felerősítése, a fiatalok elkötelezettségének növelése, anyagi elismerésük fokozása, melyhez a motivációt, vagyis a vetélkedő helyezettjeinek díjazását a vezérigazgató-helyettes biztosítja. Az országos első helyezett 10000 Ft, a második 7000 Ft, a harmadik 4000 Ft személyi alapbéremelésben részesül, míg a területi első három helyezett tárgyjutalmat kap. A versenyt elsőként a biztosítóberendezési szakmában, majd a távközlési területen bonyolítjuk le.

Szeretném, ha a jó példából mások is merítenének és az elkövetkező években a szakszervezet és a munkáltató új típusú együttműködésének hasznát valamennyi érdekelt besöpörhetné. Bízom abban, hogy közös sikerként értékelhetjük majd a végeredményt. Jó felkészülést, jó versenyzést kíván valamennyi résztvevőnek az ötletgazda.

Bodnár József
TB Alapszervezeti titkára, Miskolc

Válaszra váró KÉRDÉSEK





Dr. Hun Dezső
a VSZ ONYSZ alelnöke

GYERMEKEINK ÉS UNOKÁINK ÉRDEKÉBEN JÓ LENNE ÁTLÁTHATÓBB ÉS ELFOGADHATÓBB FELTÉTELEKET TEREMTENI

Azt hiszem, az én 1958-ban meghalt nagyapám lehetne a mai egészségügyi kormányzat minta betege.

Amikor 1914-ben öreg népfelkelőként behívták katonának, a kaszárnya udvarán egészségügyi vizsgálatra sorakoztak fel. Az ezredorvos mindenkivel egy evőkanál orvosságot itatott meg. Nála megbillent a kanál, és a kicsorgó orvosság pezsegve marta a földet.

Ezt látva nagyapám többé nem ment orvoshoz és meszsze elkerülte a patikákat. Hársfateával és más *„népi gyógyszerekkel"* kúrálta magát, ha időnként erre szüksége volt.

Elsőszülött fia az I. világháborúban halt hősi halált, a legkisebbik fiú a 12 gyermek közül a Don kanyarban veszett el. Az 1956-os *„események"* után, Orosházáról vonattal indult útnak, hogy felkeresse az ország különböző városaiban élő fiait. Az akkori hideg decemberi időben a vonatokat nem fűtötték, és az én 90 éves nagyapám össze is szedett egy alapos tüdőgyulladást.

Hazaérve egyetlen leánya, aki nagymama halála után gondozta őt, megkérdezése nélkül orvost hívott hozzá.

Szerényi doktor úr még orvos leányát is magával vitte, hogy megvizsgálják az öregurat. Sztreptomicinnel heteken belül talpraállították. Még jó két és fél évig élt.

Ez a családi történet azért jutott eszembe, mert az egészségügyi minisztertől nap, mint nap azt hallom, hogy sokat járunk az orvoshoz és legalább 18 milliárd forintot takaríthatunk meg az egészségügyi pénztárnak, ha kevesebb és olcsóbb gyógyszereket fogyasztunk.

A hetenként változó feltételekkel bevezetendő vizitdíj, a gyógyszerek és gyógyászati segédeszközök állami támogatásának radikális csökkentése is segít elvenni a kedvünket a betegeskedéstől.

Ezen kívül csak a benzingőzös, szennyezett levegőt kellene megszüntetni. Az sem ártana, ha életünk folyamán nem ennénk meg több kilogramm vegyszert, amivel a *„versenyképes"* élelmiszereket előállítják.

A magyar egészségügy ezer sebből vérzik! A minisztérium által összeállított *„Zöld könyv"* valós helyzetet tár fel. Sajnos a társadalmi egyetértéssel kialakítandó intézkedések hiányoznak. A kapkodás és a szakmai hozzáértést nélkülöző, az orvosok és az egészségügyi dolgozók által szinte egyöntetűen vitatott, csupán az adminisztrációt és a betegek kiadásait növelő javaslatok heves ellenkezést váltanak ki.

A vasutas nyugdíjasok is aggodalommal figyelik a vasútegészségügy maradék önállóságának teljes felszámolását. Pedig az elmúlt 100 évben mind a vasutasok, mind a vállalat komoly anyagi áldozattal, saját erőfeszítésből hozták létre ezeket az egészségügyi intézményeket. Az 1930 óta működő ÖTA a tényleges és nyugdíjas vasutasok jövedelmének fél százalékából több száz millió forinttal támogatta az orvosi műszerpark felújítását.

A Budai MÁV Kórház a légúti és tüdőbetegek részére különösen kedvező természeti környezetben mind szakmai, mind pénzügyi-gazdálkodási szempontból az ország első kórházai közé tartozik. (E gondolat lényegét Kóka miniszter úr beszédéből merítettem, melyet a közelmúltban a kórház jubileumi ünnepségén mondott el.)

Most az eü-kormányzat teljes egészében meg akarja szüntetni ezt a kórházat az 5 km-en belül található a Korányi-szanatóriumra hivatkozással. Ez is a tüdőbetegek kórháza. A sürgősségi ellátás szempontjából valószínűleg indokolt a körzővel kialakított központi kórházak 50 km-es elérhetősége. Ez egy infarktusos betegnél életmentő követelmény.

De a légúti és tüdőbetegek részére a jó levegőt nem lehet receptre felírni.

Vajon az ország rossz levegőjű, kedvezőtlen természeti viszonyok között működő kórházaiból nem lenne jobb az összes ilyen beteget a budai hegyekben lévő, de egymáshoz közel eső kórházakba küldeni?

Miért bántja az egészségügyi minisztert, ha az ország összes ilyen betegségben szenvedő vasutas betege a Budai MÁV Kórházban szeretne meggyógyulni a poros levegőjű alföldi kórházak helyett?

De megkérdőjelezhetnénk a szolnoki MÁV Kórház *„átszervezését"* és a budapesti MÁV Kórház önállóságának, nevének elvonását, illetve a honvédségi kórház irányítása alá tervezett besorolását is.

A szakfolyóiratok adatai szerint a rendszerváltás előtt a GDP 9,5%-át fordították Magyarországon az egészségügyre. Ez az Európai Unióhoz való csatlakozás idején 8,3% volt. (A hozzánk hasonló adottságú Portugáliában és Görögországban 10%!)

Ha a 60 ezer kórházi ágyszámot – ami a finanszírozás vitatható mértéke – 44 ezerre csökkentik, akkor ezt a költségvetési elvonást pótolni tudják a betegeket sújtó áremelési intézkedések? Nem kellene arányaiban az uniós országokhoz felzárkózni? Nem lenne jobb az orvosokat mentesíteni a *„papírmunka"* alól és teljesítményüket a gyógyító munkájuk eredményességén és betegeik véleménye alapján lemérni?

Nem volna hasznosabb, ha az orvosoknak több idejük lenne a szakirodalom tanulmányozására és olyan tisztességes fizetést kapnának az állami költségvetésből, amely nem kényszerítené őket a hálapénz elfogadására? Biztos, hogy a gazdasági élet egyes területein jól működő *„privatizáció"*, az egészségügy területén is üdvözítő?

Miért csodálkozunk, ha a privatizált patikák tulajdonosai – nem tévesztendők össze a patikában dolgozó alkalmazottakkal – saját profitérdekeik alapján próbálnak gondoskodni a gyógyszerellátásról? Nem enyhítené a finanszírozási gondokat és a széleskörű társadalmi ellenérzést, ha a fél százalékos *„ÖTA rendszert"* minden magyar állampolgárra kiterjesztenék?

Miért mennek el vajon a végzős fiatal orvosok gyógyszerügynöknek, és miért nem pályázzák meg a több mint 200 üres háziorvosi praxist? Vajon elég-e a kezdő orvosi jövedelem egy vidéki lakás és praxis megvásárlására, és egy orvosi magánrendelő felszerelésére? Nem lenne jobb, ha ezt az önkormányzatok biztosítanák? Miért jó az nekünk, ha az angolul beszélő, jól képzett, középkorú orvosaink külföldre vándorolnak?

Csupa olyan kérdés, melyekre én nem tudom a választ! Nagyobb baj az, hogy még olyan egészségügyi dolgozóval nem találkoztam, aki helyeselte volna az egészségügy tervezett módon történő átszervezését, illetve a nyilvánosságra hozott elképzeléseket. Azt érzékeljük, hogy elkezdődött a körmünkre égett egészségügyi reform, de nem látjuk, hogy mi lesz ennek a vége. Az én korosztályom erre már valószínűleg nem kap választ, de gyermekeink, unokáink érdekében jó lenne átláthatóbb és elfogadhatóbb feltételeket teremteni.

Műszerfejlesztés a Vasútegészségügyi Kht-nál

ÚJ, EDDIG MÉG A VASÚTEGÉSZSÉGÜGYBEN NEM LÁTOTT ULTRAHANGOS SZÍVVIZSGÁLÓ BERENDEZÉSSEL GYARAPODOTT A VASÚTEGÉSZSÉGÜGYI KHT. SZOMBATHELYI DIVÍZIÓJÁNAK KARDIOLÓGIAI RENDELŐJE.

A Vas Megyei *Szív Közhasznú Alapítvány* kezdeményezésére, közadakozásból származó pénzadományok felajánlásával egy rendkívül modern kardiológiai ultrahang berendezést adtak át 2007. január 16-án a *„Garay-ban”*.

A berendezés 19,5 millió forintba került, ebből 10 millió forintot az Alapítvány biztosított, a többit a Vasútegészségügyi Kht. állta.

Dr. Tarján Jenő kardiológus professzor, az alapítvány kuratóriumi tagja adta át a berendezést, és a laikus számára is rendkívül érdekfeszítően ismertette a kardiológia fejlődését. Elmondta, hogyan jutottak el attól a helyzettől – amikor például a kezdetleges gépek monitorán megjelenő képet külön fényképezőgéppel rögzítették – a jelenlegi, számítógéppel összekötött berendezésekig. Véleménye szerint szinte minden szakrendelőnek rendelkeznie kellene olyan géppel, amely a panaszos szívéről, erei állapotáról véleményt ad a kezelőorvosnak, és a betegnek nem kellene előjegyzéssel ilyen géppel felszerelt helyre mennie, gyakran napokat, heteket várnia, hiszen egy ilyen vizsgálat akár életmentő is lehet. Dr. Tarján Jenő kifejezte reményét, hogy az Országos Egészségpénztár elegendően nagy teljesítményt fog finanszírozni, hogy idejekorán felismerhetők, megelőzhetők legyenek a szívpanaszok, betegségek.

Dr. Pásztélyi Zsolt, a Vasútegészségügyi Kht. ügyvezetője beszédében ismertette a Kht. országos szerepvállalását, lefedettségét, munkálkodását. Úgy látja, hogy a szolidaritás elve – amely a társadalombiztosításban, az egyes generációk és az egészségesek illetve betegek közötti szolidaritás formájában testesül meg – mellett nem megkerülhető a *„civil kurázsi”* szerepe sem, amely egyének, vállalkozók, művészek, szervezetek adományaiban valósul meg, akik segítik az egészségügyet, az egészség fenntartását. Köszönet érte minden adományozónak. Elmondta, hogy ez a fajta gép hiányzott a repertoárjukból, szeretnének sok vizsgálatot végezni vele, bár a finanszírozási korlátok egyelőre csökkentik a kapacitást, de dolgoznak azon, hogy a pénz ne legyen akadálya e fontos tevékenység maradéktalan ellátásának.

Dr. Tarján Jenő professzor átadja az ultrahangos szívvizsgálót Dr. Pásztélyi Zsoltnak, a Vasútegészségügyi Kht. ügyvezetőjének.

Dr. Szigeti András, a Kht. szombathelyi orvos-igazgatója elmondta, hogy nagy változásokra számít a gép kapcsán. Úgy fogalmazott, ez *„óriási túlélési esély a betegnek és eggyel több túlélési lehetőség a vasútegészségügynek”.* Ilyen mértékű adományozás még nem fordult elő a Divízió életében, a gép maga is egyedülálló A műszer egyelőre heti 10 órás működési engedéllyel rendelkezik, mely idő alatt 3 kardiológiai szakorvos vizsgál. A későbbiekben terveznek kapacitásbővítést mind óraszámban, mind az ellátó orvosok számában.

Az orvos-igazgató kérdésünkre elmondta, hogy ismételten megerősítendő, hogy a Vasútegészségügyi Kht. elsősorban a vasutas dolgozók, és azok hozzátartozói ellátását biztosítja, prioritásként, külön figyelemmel a nyugdíjas dolgozókra. Előjegyzést alkalmaznak (általában két hónap várakozási idővel), terveik között azonban szerepel az a megoldás – amelyet sajnos kénytelenek lesznek alkalmazni, és már máshol működik is –, hogy az egyébként szabad kapacitású, de az OEP által óraszám szerint nem finanszírozott eszközeiket, orvosaik munkaidejét, a vizsgálatok elvégzését a sorbanállás csökkentése érdekében OEP finanszírozás nélkül kiajánlják. Sajnálja, hogy így kell tenniük, de a múlt évben kétszer is csökkent a biztosító által finanszírozott teljesítményük, a gépek, eszközök így kevésbé kihasználtak (holott rendelkezésre állnak) és a betegek száma sem csökkent. Rokonszenves árakkal állnak elő, így reméli, hogy lesz igénybevevő is.

Kép, szöveg: Balogh Ernő

KÉRJÜK ADÓJA 1%-ÁVAL TÁMOGASSA A VASÚTEGÉSZSÉGÜGYI KHT-T!

Alapítványunk neve: „Egészség a Legnagyobb Érték” Közhasznú Alapítvány

Alapítványunk csaknem 15 éve működik, tevékenységét kiterjesztette a lakosság egészére. Betegklubokat és lakossági szűrést szervez, tanácsadást végez. Az elmúlt években végzett tevékenységei között az élelmiszerosztástól a rehabilitációs eszközök beszerzéséig sok minden szerepel. Úgy gondoljuk, hogy az esélyegyenlőség az egészséghez mindenkinek jár, ennek érdekében szeretnénk tevékenységünket az egész országra kiterjeszteni. Akkor leszünk igazán eredményesek, ha az egészség=érték szemlélet általánosan gyökeret vet az emberekben.

Adószám: 18450266-2-06

kicsi kamat izgalmak nélkül

apró kamatok
forint alapon
THM 12,68%-tól

személyi kölcsön
1% kamatkedvezménnyel
a **VSZ** tagjainak

Biztonságban jobb.
A **marbles™** személyi kölcsön egészen kicsi kamatokat kínál forint alapon, **árfolyamkockázat nélkül.**
Ha már van hiteled magas kamattal, gurulj át hozzánk, és cseréld le!

forintalapú marbles™ személyi kölcsön 150 000 forinttól 4 millió forintig 1% kamatkedvezménnyel a VSZ tagjainak

Hitelösszeg	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
500 000 Ft	10 736 Ft	0 Ft	16,77%
850 000 Ft	16 894 Ft	0 Ft	13,35%
1 500 000 Ft	29 325 Ft	0 Ft	12,68%

Hívj minket még ma!

marbles™ személyi kölcsön
(06 40) 480-480
www.**marbles**.hu

A HSBC *Csoport tagja*

A HSBC Holdings Plc-t 2004-ben a **világ legjobb bankjának** választotta az Euromoney Magazin. A **forintalapú** marbles™ személyi kölcsönt a Beneficial Zrt. nyújtja, amely a HSBC Csoport tagja. A kölcsön minden esetben a Beneficial Zrt. által végzett hitelbírálat függvénye. A fenti példáknál a futamidő 72 hónap. A THM mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. A kölcsön igénylésének alapfeltételei: életkor: 21-65 év, a jövedelem bankszámlára érkezzen, minimum nettó 55 000 Ft jövedelem. **THM: 12,68%-22,56%**

MEGHÍVÓ

A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár (1145 Budapest, Colombus u. 35.) az alábbi helyszíneken és időpontokban tartja az Önkéntes Pénztári Ágazat területi küldöttválasztó gyűléseit:

A területi küldöttválasztó gyűlésen a tagdíjfizető önkéntes pénztári tagok rendelkeznek szavazati joggal.

Az önkéntes pénztári tagok azon a választókörzet szerinti területi küldöttválasztó gyűlésen jogosultak részt venni, amelyhez levelezési, illetve lakcímük szerint tartoznak (lásd táblázat).

Napirend:

1. Tájékoztató a Vasutas Nyugdíjpénztár munkájáról.
2. A Vasutas Nyugdíjpénztár Önkéntes Pénztári Ágazat küldötteinek megválasztása.
3. Egyebek.

A napirenddel összefüggő előterjesztés a Vasutas Nyugdíjpénztár székhelyén (1145 Budapest, Colombus u. 35.) tekinthető meg előre egyeztetett időpontban (telefon: 06/1/220-8638/111. vagy 112. mellék).

Határozatképtelenség esetén az újabb területi küldöttválasztó gyűléseket az eredetileg meghirdetett időpont után 60 perccel, azonos helyszíneken tartják meg, amelyek az eredeti napirenden szereplő ügyekben a megjelentek számától függetlenül határozatképesek.

Vasutas Nyugdíjpénztár Igazgatótanácsa

Lakcím szerinti választókörzethez tartozó megyék:	Területi küldöttválasztó gyűlés időpontja:	Választókörzet helyszíne:
Budapest és Pest megye Fejér megye Jász-Nagykun-Szolnok megye Komárom-Esztergom megye	2007. február 21. 10.000 óra	MÁV ZRt. Területi Igazgatósága Budapest, VIII., Kerepesi út 3. I. em. Tanácsterem
Hajú-Bihar megye Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Záhony	2007. február 26. 10.00 óra	MÁV ZRt. Területi Igazgatóság Debrecen, Piac u. 18. Tanácsterem
Borsod-Abaúj-Zemplén megye Heves megye Nógrád megye	2007. február 20. 10.00 óra	MÁV ZRt. Területi Igazgatóság Miskolc, Szemere u. 26. Tanácsterem
Baranya megye Somogy megye Tolna megye	2007. március 8. 10.00 óra	MÁV ZRt. Területi Igazgatóság Pécs, Szabadság u. 39. Tanácsterem
Bács-Kiskun megye Békés megye Csongrád megye	2007. február 22. 10.00 óra	MÁV ZRt. Területi Igazgatóság Szeged, Tisza L. krt. 28-30. Tanácsterem
Vas megye Veszprém megye Zala megye	2007. március 7. 10.00 óra	MÁV ZRt. Területi Igazgatóság Szombathely, Széll Kálmán u. 2. Ady-terem
Győr-Moson-Sopron megye	2007. március 9. 9.00 óra	GYSEV ZRt. Igazgatóság Sopron, Mátyás király út 19. Tanácsterem

a világ vasútjairól

Franciák képezik ki az első két Shinkansen vonat személyzetét Tajvan szigetén

2007. január 5-én indult el az első két Shinkansen vonat északról dél felé a 23 milliós lakosságú szigeten. Az eddig elkészült négy, japán mintájú, nagysebességű vonatot franciák felügyelete mellett vezették a jövőbeni tajvani mozdonyvezetők. A menetirányító központban is francia szakemberek tanították be a tajvani személyzetet.

Ezt a küldetést az SNCF által szervezett nemzetközi képzési program keretében végzik. Ebben az országban, amelyet a XVI. században portugál hajósok fedeztek fel és *„Liba Formosának"* (szép sziget) neveztek el, 1999-ben indult 120 tajvani mozdonyvezető kiképzése. Hasonló oktatásban részesítik a francia szakemberek az állomási és a vonatszemélyzetet is. Ezen túlmenően segítik a tajvani vasutasokat a vasúti berendezések (felsővezeték, jelzőberendezés, távközlés stb.) kezelésére. A franciákon kívül 13 német szakember is közreműködik ebben a munkában.

Az új vonal felavatását 2006 októberére tervezték, majd decemberre halasztották, végül avató ünnepség nélkül, 15 hónap késéssel helyezték üzembe. A főváros – Taipej – pályaudvarát január végén nyitották meg a közönség számára, míg a déli állomást csak később adják át.

E korszerű vonat üzembe helyezése fellelkesítette az ország lakosságát és szinte megostromolták a menetjegy-pénztárakat, mivel az első napokban féláron lehetett utazni.

A vonalon naponta 19 ingajárat közlekedik, de ezt a jövőben sűríteni fogják. A két végállomás közötti 345 kilométeres távolságot 1 óra 30 perc alatt teszi meg a Shinkansen típusú expresszvonat, amelyből harmincat fognak üzembe helyezni.

Az új vonalon évente százmillió utasra számítanak.

(La Vie du Rail, 2007. jan. 17.)

Növelik a munkaidőt a Svájci Vasútnál (SBB)

2007. január 1-jén új kollektív szerződés lépett életbe Svájcban. Az SBB és a szociális partnerek megegyeztek abban, hogy egy órával növelik a heti munkaidőt. Ezentúl a vasutasok hetenként 40 óra helyett 41 órát dolgoznak.

Ennek kompenzálására az SBB egy nappal meghosszabbítja az éves szabadságot, valamint 1,5%-kal emeli a munkabért. Ezen intézkedések garantálására megújítja a szociális szerződést, amely biztosítékot nyújt az elbocsátások ellen. A december 15-én kötött egyezmény véget vet egy zavaros szociális helyzetnek az SBB-nél.

(La Vie du Rail, 2007. jan. 17.)

Egész életre szóló díjmentes utazás egy bébi számára

2006. december 27-én egy várandós nő utazott Portugáliában a Lisszabon és Porto között közlekedő vonaton. Útközben, az étkezőkocsiban tartózkodó nőnél megindultak a szülési fájások. A vonat hangosbemondóján elhangzott felhívásra jelentkezett egy ápolónő, aki szakszerűen levezette a szülést. A hölgy egy egészséges leánygyermeket hozott világra, akit anyjával együtt a legközelebbi állomásról mentőkocsival szállítottak a helyi kórház szülészeti osztályára.

Tekintettel a karácsonyi ünnepekre, a Portugál Vasút a vonaton született gyermek számára díjmentes utazási igazolványt adott, amely élete végéig érvényes.

(La Vie du Rail, 2007. jan. 10.)

Színesfém tolvajok okoztak üzemzavart a Német Vasútnál (DB)

December 29-én rézkábeleket akartak lopni a DB vonalán, Köln közelében. A tolvajok nem tudtak ugyan kivágni az elektromos kábelekből, de rongálásukkal olyan zavart okoztak a jelzőberendezésekben, amely lehetetlenné tette a jelzők és biztosítóberendezések kezelését. Ennek következtében mintegy 200 vonat komoly késéssel közlekedett, ami a két ünnep között egyébként is megnövekedett utasforgalomban sok kellemetlenséget okozott az utazóközönségnek.

Ilyen lopások más országokban is károkat okoznak a vasúti forgalom lebonyolításában, de biztos módszert még nem találtak az ilyen cselekmények megakadályozására.

(La Vie du Rail, 2007. jan. 10.)

TVG-Kelet: 14 szimulátort használnak kiképzésre

2007. január 2-től június 10-ig 150 járművezető az SNCFtől és 12 a DB-től végzi a szükséges kiképzést a TGV keleti szárnyának üzembehelyezése előtt, amelyet június 10-re terveznek.

A TGV ezen szakaszán szolgálatot teljesítő jövőbeni mozdonyvezetők kiképzéséhez 14 új szimulátort használnak a lehetséges helyzetekben helyes magatartás begyakorlására. Egy tapintható ernyő egészíti ki az előforduló helyzeteknél szükséges gyors tájékozódást.

A multifunkcionális szimulátorokba a TGV vezetőfülkéivel megegyező műszereket és felszereléseket építettek, így az egyes funkciókat élethűen lehet gyakorolni.

A Paris Est-Strassbourg közötti vasútvonal modelleken történő bemutatása a jövőbeni fejlődést mutatja. Ehhez csatlakozik a Frankfurt felé vezető vonal is.

(La Vie du Rail, 2007. jan. 10.)

Románia és Bulgária csatlakozása az Európai Unióhoz

Január elseje óta két új tagja van az Európai Uniónak, Románia és Bulgária. Ez a csatlakozás elsőként teremt kapcsolatot Bulgária számára egy másik uniós taggal, Görögországgal.

A Dunától északra a Román Vasút (CFR) 1998 óta három vállalatra oszlik: CFR Rt. 10781 km hosszúságú, normál nyomközű vonallal, amelyből 2965 km kettős vágányú, 3978 km villamosított vonal (25 kV, 50 Hz árammal), a CFR Marfa árufuvarozási és a

CFR Calatori személyfuvarozási vállalat. A Román Vasút megnyitja a lehetőséget magánvállalatok számára is.

A Bolgár Vasút (BDZ) 4154 km hosszúságú, normál nyomközű vonallal rendelkezik, amelyből 2880 km villamosított (25 kV, 50 Hz). A Bolgár Vasút árufuvarozási teljesítménye 5,2 millió tonnakilométer, míg a személyfuvarozásnál 2,4 milliárd utaskilométer volt a teljesítmény az utóbbi években.

(La Vie du Rail, 2007. jan. 10.)

A Francia Vasútnál 600 átjáró közül csak 30 biztonságosabb

A Francia Vasút (SNCF) teljes vonalhálózatán mintegy 17000 pályaszintbeni keresztezés van. Az ideális helyzet az lenne, ha ezekből a lehető legtöbbet meg lehetne szüntetni, mivel állandó veszélyforrást jelentenek. 2005-ben 130 esetben ütközött a vonat közúti járművel.

A szakemberek keresik a megoldást, hogyan lehetne biztonságosabbá tenni a jelzési rendszert a közúti járművek részére. Olyan lehetőséget is vizsgálnak, hogy a közutakat a vasúti pálya előtt egyenetlenné teszik (úgynevezett *„fekvő rendőr"*). A veszélyes útátjárók megszüntetését célzó vizsgálatokra 10 millió eurot költenek évente.

A vizsgálat kiterjed arra is, hogy az egyes átjárókon milyen intenzitású a vasúti, ill. közúti forgalom, valamint elemzik az előfordult balesetek előzményeit. Ezekhez tartozik például a gyalogos forgalom is, vagy a látási körülmények. Az ország középső részén 600 átjáró közül 30-nál tették biztonságosabbá az átjárást és továbbiakat is így alakítanak át. 2000 óta 75%-ban a helyi hatóságok is részt vesznek a finanszírozásban.

Ezek az eljárások azonban hosszúak és többrétűek, mivel be kell vonni a közvéleményt és biztosítani kell a pénzügyi forrásokat is. Előreláthatólag több évre van szükség, hogy a végső cél megvalósuljon.

(La Vie du Rail, 2007. jan. 10.)

Hajós Béla

Magyar Vasutas

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete; www.vsz.hu; E-mail: vsz@axelero.hu – Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: Károlyi Marianna; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8; Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomás: Tízpont Nyomdaipari Társaság: 06/70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.10pont.hu; ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/ év

BUDAPEST BANK

A GE Money Bank tagja

A Vasutasok Szakszervezete gondoskodása révén **Ön most különleges kedvezményekkel** veheti igénybe a Budapest Bank szolgáltatásait!

Budapest Folyószámlacsomag

havi számlavezetési díj

éves bankkártyadíj*

Mobilbank® Plusz havidíj

Budapest Internetbank® szolgáltatás belépési és havidíj

0 Ft

Akár 8000 Ft éves megtakarítás!

Várjuk Önt is kedvezményeinkkel bankfiókjainkban!
Kérjük, hozza magával szakszervezeti kártyáját.

MAGYAR KEDVEZMÉNYHÁLÓZAT

5-10-20-30% árengedményt kap Budapest Bank logós bankkártyája felmutatásával országszerte a Magyar Kedvezményhálózat logójával jelölt boltokban, hotelekben, szolgáltatóknál!

Részletes lista: www.kedvezmenyhalozat.hu
Ügyfélszolgálat: 06-1-316-9860

A kedvezmények új számlanyitás esetén, a számlanyitástól számítva 12 hónapra érvényesek, amennyiben az ügyfél jövedelme, de legalább a mindenkori minimálbérnek megfelelő összeg havi rendszerességgel a bankszámlára érkezik.

* Visa Electron/Cirrus Maestro bankkártya

Mi **igent** mondunk ügyfeleink elképzeléseire.
Ezért az ügyfeleink.

■ **Dolgozói Infovonal: 06-40-44-77-44** ■ **www.budapestbank.hu**

2007. MÁRCIUS

Megjelenik: 15 000 példányban

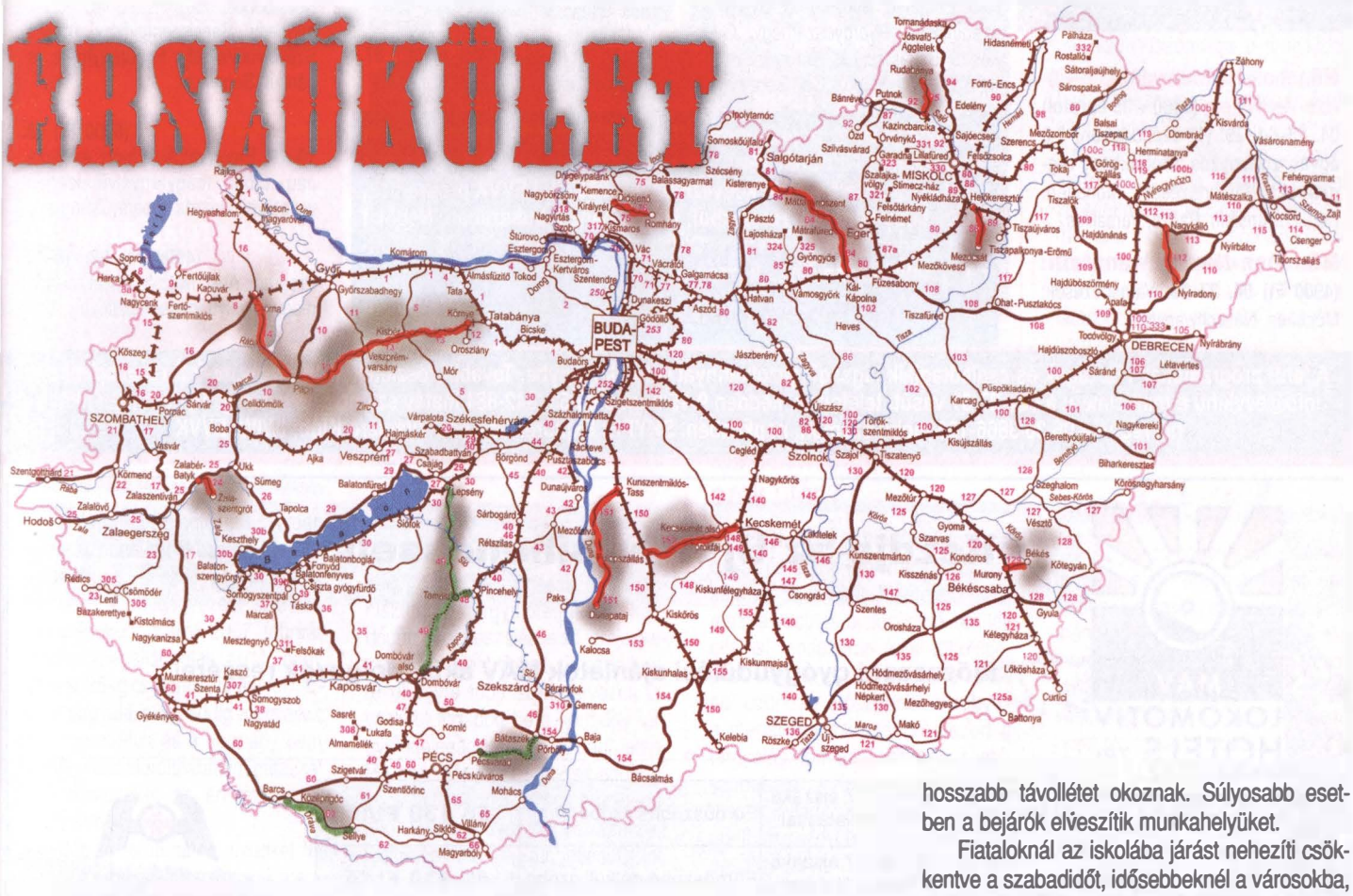
Magyar Vasutas

ALAPÍTVA: 1904-BEN

LI/3

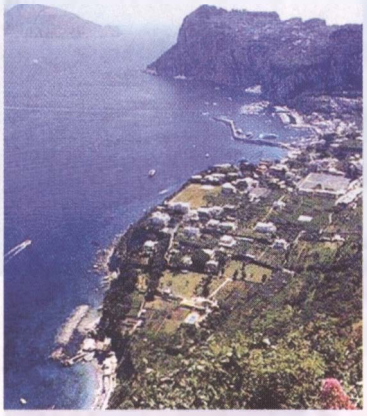
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

ÉRSZŰKÜLET


BUDAPEST
SZOMBATHELY
Tatabánya
Győr
Komárom
Esztergom
Vác
Szolnok
Kecskemét
Szeged
Szekszárd
Pécs
Kaposvár
Zalaegerszeg
Veszprém
Székesfehérvár
Szombathely
Salgótarján
Miskolc
Eger
Debrecen
Nyíregyháza
Szeged
Baja
Mohács
Szigetvár
Siófok
Balatonfüred
Keszthely
Sopron
Hegyeshalom
Rajka
Mosonmagyaróvár
Celldömölk
Körmend
Szentgotthárd
Hodoš
Rédics
Csömödér
Lenti
Bázakerettye
Kistolmács
Nagykanizsa
Murakeresztúr
Gyékényes
Barcs
Letenye
Szentlőrinc
Komlópuszta
Harkány
Siklós
Villány
Magyarbóly
Bácsalmás
Kelebia
Röszke
Mátészalka
Záhony
Vásárosnamény
Csengersima
Tiszabecs
Tornanádaska
Hidasnémeti
Pálháza
Rostalló
Sátoraljaújhely
Sárospatak
Bánréve
Putnok
Edelény
Forró-Encs
Ózd
Szilvásvárad
Orvénykő
Sajóecseg
Szerencs
Mezőzombor
Tokaj
Balsai
Tiszapart
Dombrád
Kisvárda
Szalajka-völgy
Stimecz-ház
Nyékládháza
Hejőkeresztúr
Feldobárdány
Feldobárdány
Felnémet
Tiszaújváros
Tiszalök
Hajdúnánás
Görögszállás
Hajdúböszörmény
Nyíregyháza
Máté-hegy
Nyírbátor
Nagyvárló
Tiszafüred
Mezőkövesd
Füzesabony
Kál-Kápolna
Gyöngyös
Pásztó
Lajosháza
Mátrafüred
Salgótarján
Somoskőújfalu
Ipolytarnóc
Balassagyarmat
Szécsény
Kisterenye
Nagybátony
Kemence
Diósjenő
Nagyirtás
Szob
Párkány
Esztergom
Szentendre
Dunakeszi
Aszód
Gödöllő
Budaörs
Budakeszi
Szigetszentmiklós
Százhalombatta
Érd
Ráckeve
Tiszaújváros
Dunaújváros
Cegléd
Jászberény
Hatvan
Vámosgyörk
Heves
Füzesabony
Ohat-Pusztakócs
Tocóvölgy
Hajdúszoboszló
Sáránd
Püspökladány
Karcag
Berettyóújfalu
Biharkeresztes
Szeghalom
Körösnagyharsány
Sebes-Körös
Vésztő
Mezőtúr
Gyoma
Szarvas
Kondoros
Kisszénás
Murony
Békéscsaba
Békés
Kötegyán
Gyula
Kétegyháza
Lőkösháza
Curtici
Baltonya
Makó
Mezőhegyes
Hódmezővásárhely
Hódmezővásárhelyi Népkert
Szentes
Orosháza
Csongrád
Kiskunfélegyháza
Kiskunmajsa
Kiskunhalas
Kiskőrös
Kalocsa
Dunapataj
Paks
Pécs
Pécsbánya
Pécs külváros
Szentlőrinc
Komló
Mohács
Bátaszék
Pörbály
Gemenc
Bóly
Szekszárd
Bonyhád
Sásrét
Godisa
Lukafa
Almamellék
Somogyszob
Nagyatád
Kaposvár
Dombóvár
Dombóvár alsó
Tamási
Simontornya
Tapolca
Balatonfüred
Balatonfenyves
Balatonszentgyörgy
Balatonboglár
Fonyód
Siófok
Sárbogárd
Pincehely
Rétszilas
Mezőfelvége
Kecskemét alsó
Kecskemét
Kunszentmiklós-Tass
Kunszentmárton
Cegléd
Szolnok
Szajol
Tiszatenyő
Kisújszállás
Karcag
Püspökladány
Nagykőrös
Törökszentmiklós
Jászberény
Hatvan
Gyöngyös
Salgótarján
Balassagyarmat
Szécsény
Kisterenye
Ipolytarnóc
Somoskőújfalu
Rudabánya
Putnok
Kazincbarcika
Orvénykő
Garadna
Lillafüred
Miskolc
Szalajka-völgy
Stimecz-ház
Nyékládháza
Hejőkeresztúr
Feldobárdány
Felnémet
Eger
Füzesabony
Mezőkövesd
Mátrafüred
Tiszaújváros
Tiszalök
Hajdúnán

Az Explorer Vasutas Világjáró Klub (egyesület) 2007. évi programterve

EXPLORER
Vasutas Világjáró klub



München-Neuschwansteln-Párizs-Versailles: (9400 + 35 eurotól) 04. 25–04. 29. (1* szállodában, 2-3 ágyas zuhanyzós szobákban, reggelivel.) Városnézések: München, Neuschwanstein, Párizs, Versailles.

München-Neuschwansteln: (4900 Ft) 04. 27–29. Városnézések: München, Neuschwanstein.

Velence-Nápoly-Capri-Sorrento-Pompei-Verona: (11 800 + 60 eurotól) 05. 04–05. 10. (3* szállodában, reggelivel.) Városnézések: Velence, Nápoly, Capri, Pompei, Verona.

Új itállal körút: (11 500 Ft + 49 eurotól) 05. 07–13. (2* szállodában, reggelivel.) Városnézések: Pisa, Catania, Siracusa, Taormina, Firenze.

Erdély: (8500 Ft + 45 eurotól) 05. 19–24. (Félpanzióval, busszal, magyarnyelvű idegenvezetővel.) Program: Sóbánya, Bucsin-tető, Gyergyószentmiklós, Gyergyószárhegy, Gyilkos tó, Békás szoros, Korond, Szovátа, Sókanyon, Bögözi Gát, Segesvár.

Szicíliai Nyaralás (Patti)+Róma Tivoli: (12 500 Ft + 60 eurotól) 06. 16–27. (Patti, bungallókban, Etna – Vatikán – Tivoli túrával.) Városnézések: Etna, Róma, Vatikán, Tivoli.

Bulgáriai Nyaralás (Sozopol): (12 500 Ft + 70 eurotól) 06. 22–07. 01.

Horvát Tengerpart (Brac): (9200 Ft + 65 eurotól) 07. 06–15. (2-8 ágyas apartmanokban.) Part: kavicsos/sziklás.

Velence-Róma: (7600 Ft-tól) 07. 20–23. Program: Velence, Róma.

Velence: (5600 Ft) 07. 20–22. Program: Velence, Lido.

Prága+Krakkó: (6900 Ft) 07. 27–30. Városnézések: Kutna Hora, Prága, Krakkó, Wieliczka.

Prága: (4900 Ft) 07. 27–29. Városnézések: Kutna Hora, Prága.

Új Erdélyi Körút: (8500 Ft + 45 eurotól) 07. 29–08. 03. (*Félpanzióval, busszal, idegenvezetővel.) Program: Kézdivásárhely, Kovászna, Sepsibodok, Zág, Prázsmár, Szászhermány, Sepsiszentgyörgy, Brassó, Székelyudvarhely, Fehéregyháza, Ispánkút, Segesvár.

Auschwitz+Drezda: (6900 Ft) 08. 10–13. Program: Auschwitz és Birkenau tábor magyarnyelvű idegenvezetővel. Drezda: Opera, Zwinger.

Auschwitz: (4900 Ft) 08. 10–12. Program: Auschwitz és Birkenau tábor magyarnyelvű idegenvezetővel.

Látogassanak el honlapunkra, ahol programjaink mellett találnak még képeket, információkat, híreket. Letölthető anyagok: Ünnepek Európában, Elérhető FIP kedvezmények, 2007 évi EVVK programok, szabadjegy-kérő lap. Híreinkből: Hamis pénz a bukszában, Nápolyt látni, magán vasút Ferihegyre. Oldalunkat már több mint 100.000 látták! Csatlakozzon Ön is hozzájuk!

Hirdetéseinket a VSZ támogatta.

A fenti programokat VSz tagok és családtagjaik tagsági igazolvánnyal vehetik igénybe. További részletek: http://www.evvk.hu honlapunkon; info@evvk.hu e-mail címen; a 06+ 27-51 vasúti telefonon, kedden 9-15 h-ig; a 06 53 /342-884 matáv számon, hétköznap 18.00 h után illetve hétvégén a 06 30/3866-106 mobil számon, napközben. SKYPE: Explorer Vasutas Világjáró Klub; IWIW: EVVK

MÁV LOKOMOTIV HOTELS ZRt.

Kezdje az Új évet pihenéssel!

Előszezoni gyógyüdülési ajánlatok MÁV aktív dolgozók részére!

Hotel Zsóry Senior* 06-49-313-037	03.27-06.26.	8 nap / 7 éjszaka Teljes ellátással	Fürdőszobás szoba	56 130 Ft/fő
		8 nap / 7 éjszaka Teljes ellátással	Fürdőszoba nélküli szoba	43 530 Ft/fő
Hotel Vonyarc** 06-83-348-035	02.01-05.14.	8 nap / 7 éjszaka Teljes ellátással	Fürdőszobás szoba	43 530 Ft/fő
Hotel Gárdony*** 06-22-370-875	02.01-06.25.	8 nap / 7 éjszaka Teljes ellátással	Fürdőszobás szoba	43 530 Ft/fő

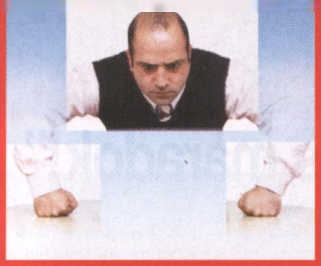
Üdülési Csekk

Foglaljon már most 2007-re!!!

Az agárdi termálfürdőbe, valamint a hévízi tófürdőbe az érintett szállodák transzfert biztosítanak!

MÁV nyugdíjasok kedvezményes üdülési lehetőségéről érdeklődjön a megadott elérhetőségeken, valamint a szakszervezeti ügyintézőknél!

A megadott kedvezményes árak a MÁV Zrt. és az általa alapított társaságok és intézmények dolgozóira és azok közvetlen családtagjaira vonatkoznak! Tartalmazzák a szállást a jelölt ellátással és az áfát. Az idegenforgalmi adó a helyszínen fizetendő a jogszabályoknak megfelelően!
További információ és jelentkezés a megadott telefonszámokon, valamint a **1-222-2240** (üzemi: **01-3924**) telefonszámon és a szakszervezeti képviseleteken. **VSZ tagoknak további kedvezmények,** amennyiben a VSZ területi képviseletinél jelentkeznek üdülésre.



Összefogtunk! Nyertünk!

2007. MÁRCIUS 2-ÁN ESTE FÉL TÍZKOR KERÜLTEK RÁ AZ ALÁÍRÁSOK ARRA A MEGÁLLAPODÁSRA, AMELY A MÁV KÓRHÁZAK ÉS AZ OTT DOLGOZÓK SORSÁT HIVATOTT RENDEZNI. MINT A MAGYAR VASUTAS KORÁBBI SZÁMAIBAN BESZÁMOLTUNK RÓLA, A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE SZTRÁJKOT HIRDETETT A VASUTAS ELLÁTOTTAK JOGAINAK VÉDELMÉBEN.

Tekintettel az elért eredményekre, a VSZ sztrájkbizottságának tagjai hozzájárulásukat adták a megállapodás aláírására.

Előzmények

A sztrájk bejelentését követően szinte azonnal megkezdődtek a tárgyalások az Egészségügyi Minisztériumban. A megegyezési szándék kifejezéseként a felek 2007. február elsején megállapodtak arról, hogy február 25-ig csütörtökönként folytatják a tárgyalásokat, addig a sztrájkot felfüggesztettük és a kormány sem hozott visszafordíthatatlan hatással járó döntéseket az érintett intézményekről.

Bár a moratóriumot mindkét fél betartotta, de az álláspontok a megadott határidőig alig közeledtek. Időközben a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetének február 21-én megtartott IV. Kongresszusának küldöttei levélben fordultak a miniszterelnökhöz, amelyben a MÁV kórházak sorsáról szóló megállapodást sürgették. Ennek ellenére február 25-én vasárnap koraestig tartó tárgyaláson sem sikerült megegyezni, ezért újabb határnapnak március másodikát jelölték meg a szakszervezetek és a kormány képviselői. *(Lapzárta után kapott hír szerint a miniszterelnök válaszolt a vasutas nyugdíjasok levelére.)*

Az utolsó héten végre nem csupán álláspontok, hanem megállapodás-tervezetek is születtek. Végül a Vasutasok Szakszervezete vezetői és szakértői dolgozták ki azt a megállapodás-tervezetet, amelyet március elsején és másodikán megtartott oldalegyeztetéseken véglegesítettek az érintett szakszervezetek képviselői.

Az utolsó napon

Március másodikán délután négy órakor az Egészségügyi Minisztérium tárgyalótermében kezdődött megbeszélés első órája kevés előrelépést hozott, de az idő teltével egyre több szakszervezeti javaslatot fogadott be a kormány tárgyalódelegációja. Így például jelentős eredményként könyvelhettük el, hogy valamennyi érintett munkavállaló menetkedvezménye szerzett jogként marad meg függetlenül attól, hogy az adott kórház milyen szervezet keretében működik a jövőben.

Este fél nyolcra már csak két töréspont mutatkozott. Egyrészt a vasútegészségügy önálló jogi személyiségű szervezetbe viteléhez ragaszkodott a VDSZSZ, míg a VSZ a Budai MÁV Kórház aktív ágyainak megmaradását követelte. Ekkor *Simon Dezső*, a VSZ elnöke bejelentette, hogy amennyiben a két kérdésben nem történik előrelépés, a Vasutasok Szakszervezete 2007. március 6-án reggel hét és kilenc óra között figyelmeztető sztrájkot tart, majd ha ez sem vezet eredményre, egy héten belül általános sztrájkra is hajlandó. *Horváth Ágnes*, az Egészségügyi Minisztérium államtitkára a kormányoldal nevében bejelentette, hogy sztrájk esetén minden addig megajánlott kompromisszumos javaslatát visszavonja. Ekkor csak a VDSZSZ bejelentette a sztrájkhoz való csatlakozását.

Mit kockáztattunk ezek után?

Egyrészt a kórházak megmaradását és stabil működésük gazdasági és szervezeti feltételeit, másrészt a vasutas biztosítottak területi ellátási rendszeren felüli többletjogosultságait. A konfliktus-keresésnél azonban erősebbnek bizonyult a megállapodási szándék, ezért a tárgyalás nem szakadt meg. Újabb szünet után a Kormányoldal a vasutasok Állami Egészségügyi Központban *(ÁEK)* történő kezelési jogosultságának Vasúti Törvényben való rögzítését javasolta, amely feloldotta az önálló jogi személyiséggel kapcsolatos elvárásokat. Ekkorra már csak egy töréspont maradt, a Budai MÁV Kórház további működési profiljának és ágyszámainak kérdése.

Tekintettel az addig elért eredményekre, a VSZ sztrájkbizottságának tagjai hozzájárulásukat adták a megállapodás aláírására.

Mit értünk el?

Nem zárják be a Budai MÁV Kórházat, bár a tevékenysége átalakul, de részévé válik az Állami Egészségügyi Központnak *(ÁEK)* a Központi MÁV Kórházzal együtt. A vasutas ellátottak a jövőben nem csak a területileg illetékes fekvőbeteg ellátó intézményeket, hanem a Szolnoki MÁV Kórház és az ÁEK szervezetébe tartozó valamennyi kórház szolgáltatását részleges térítési díj megfizetése nélkül vehetik igénybe.

A vasútegészségügyben dolgozók menetkedvezménye szerzett jogként megmarad, és a kormány kötelezettséget vállalt arra, hogy a létszámleépítés következményeinek enyhítését célzó eszközrendszerről 30 napon belül megállapodást köt a szakszervezetekkel. A Kormány vállalja, hogy 30 napon belül az Országos Korányi és Tbc Pulmonológiai Intézetben történő továbbfoglalkoztatási lehetőségekről pontos tájékoztatást ad személyre bontottan.

Az aláírás előtt a VSZ elnöke bejelentette, hogy a Budai MÁV Kórház sztrájkbizottsága a megállapodást nem fogadja el. Ezért a Vasútegészségügyi Dolgozók Szakszervezete *(VEDOSZ)* és Vasutasok Szakszervezete Vasútegészségügyi Intéző Bizottsága a megállapodást záradékolta és azzal a fenntartással írta alá, hogy a megállapodás 8. pontjában foglaltakkal *(a Budai MÁV Kórház rehabilitációs és krónikus ellátásokat nyújt az ÁEK részeként)* nem ért egyet.

A megállapodás utolsó pontja értelmében a VSZ és a VEDOSZ a sztrájkfelhívást visszavonta, a sztrájkkészültséget megszüntette.

Értékelés

Az összefogással és szakértelemmel elért eredményeket nem csak a vasutasok, hanem a közvélemény és a civil szervezetek is elismerték. A Központi és a Szolnoki MÁV Kórház dolgozóitól is elismeréseket kaptak a VSZ tárgyalódelegációjának tagjai. Hozzá tartozik az őszinte értékeléshez, hogy a Budai MÁV Kórház dolgozói és az egy részüket képviselő szakszervezet azonban továbbra sem fogadják el a megállapodást és érdemtelen támadást intéztek a Vasutasok Szakszervezete ellen.

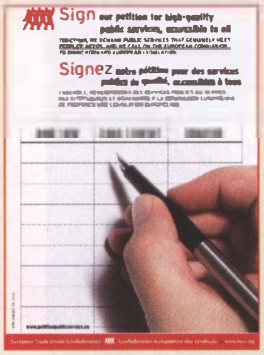
A VSZ Választmánya – amely a sztrájkot meghirdette – 2007. március 7-én értékelte a megállapodást és azt jóváhagyta azzal, hogy a VSZ nyújtson egyéni védelmet az átszervezésben érintett valamennyi tagjának, hiszen a foglalkoztatás részleteiről a tárgyalások ebben a hónapban folytatódnak.

A Választmány elismerését és köszönetét fejezte ki a nyomásgyakorlás megszervezésében résztvevő tagjainak és tisztségviselőinek a példamutató összefogásért, és a tárgyalódelegáció tagjainak az elért eredményekért.

Karácsony Szilárd

Csatlakozz te is!

Az Európai Szakszervezetek Szövetsége (ETUC) aláírásgyűjtésbe kezdett a mindenki számára elérhető magas színvonalú közszolgáltatásokért.



Közösen olyan közszolgáltatásokat követelünk, amelyek megfelelnek az emberek valós igényeinek, és felszólítjuk az Európai Bizottságot, hogy terjesszenek elő európai szintű törvényeket.

A közszolgáltatások Európában nélkülözhetetlen elemei a társadalmi, gazdasági és területi összetartozásnak. E szolgáltatásoknak magas színvonalúaknak és mindenki számára elérhetőeknek kell lenniük. A szolgáltatások fejlesztésének eszközeként eddig csupán a privatizáció és a liberalizáció lehetősége merült fel (például az energia, valamint a postai szolgáltatások és telekommunikáció terén). Fontos! Európai értelmezés szerint a vasút is a közszolgáltatás szerves része.

Itt az ideje, hogy más típusú megoldásokat keressünk! Ezért felszólítjuk az Európai Bizottságot, hogy terjesszenek elő a közszolgáltatásokról szóló törvényjavaslatot, amely:

1. Elsődleges szempontnak tartja a közszolgáltatások alapját képező közérdeket;
2. Biztosítja, hogy mindenki hozzáférhessen a közszolgáltatásokhoz;
3. Javítja a közszolgáltatásokat, hogy biztosítsa az állampolgárok alapvető jogait;
4. Szélesebb körű törvényi biztonságot nyújt, hogy a fenntartható közszolgáltatási célkitűzések megvalósulhassanak;
5. A közszolgáltatásoknak stabil törvényi hátteret biztosít, és ezáltal megvédi az ideológiai alapú szabadpiaci támadásoktól.

Mit kell tenned, ha csatlakozni akarsz?

1. El kell látogatni az alábbi címre: **http://www.petition-publicservice.eu/**

(A gomb a magyarnyelvű oldalra mutat.)

2. Ezt követően érkezik egy email, amelyben ismét szerepel egy honlap címe, amelyre kattintva az aláírás érvényes lesz.
3. Ha az utóbbi pontot kihagyjátok, az aláírás érvénytelen lesz.

Az ETUC egymillió aláírást akar összegyűjteni a május 21-24. között tartandó Kongresszusáig, ezért kérünk mindenkit, hogy csatlakozzon az akcióhoz.

„Huszonöt éve szakszervezeti tag vagyok és az is maradok!”

Istenem, ha én megérhetném, hogy egy városi, megyei, országos vezetőnk egyszer így nyilatkozna! Mert *Hans Niessel*, Burgenland tartomány vezetője így kezdte a köszöntőjét Ausztriában azon az IGR (Régiós Szakszervezeti Tanács) rendezvényen, melyet Eisenstadtban az Eszterházy kastélyban rendeztünk *„jövő-határtérség-munkaerőpiac címmel”*.

Beszédéből kiderült, hogy náluk is vannak gondok. Nő ugyan a foglalkoztatás, de nő a munkanélküliség is (9%). Miért érdekes ez az adat? Azért, mert fórumunknak, illetve az általunk megrendelt tanulmánynak célja volt a nyolcezer itt dolgozó magyar munkavállaló helyzetének felmérése, hatásuk a helyi viszonyokra, illetve a jövő megbecslése a munkavállalási korlátozások megszűnésekor.

Most jogosan lapozhatna tovább a kedves olvasó azzal, hogy nekem mi közöm ehhez? Lehet hogy semmi, de ha tényleg szabadon mozoghat a dolgozó (például Románia felől), tudjuk-e mi történhet valójában, vagy csak a szélsőséges politikai válaszokat szajkózzuk?

Az osztrák munkaügyi minisztérium képviselője mindenesetre óvatosságra intett. Ausztria ugyan 2009-ben megnyitja munkaerőpiacát, de ha bér- vagy szociális gondok lesznek, ismét korlátozni fog. Miért? Mert például az említett tanulmányból kiderült, hogy amelyik foglalkozásban korlátozás nélküli a munkavállalás Ausztriában (betegápolás), a magyarok ötödéért dolgoznak az elvárt (osztrák) bérhez képest. Ezt hívják bérdömpingnek, és ettől félnek.

Egyébként a tanulmány szerint a magyarok kb. 20 százalékkal keresnek kevesebbet, mint helyi kollégáik, de így is háromszor annyit, mint ha itthon maradtak volna. Jóval képzettebbek, mint osztrák társaik, ezt tudva is vállalják a rosszabb munkát. A kint dolgozók 96 százaléka szakképzett, ebből 12 százalék diplomás, viszont a munkák 95 százaléka fizikai. Elhangzott még néhány meglepő adat, viszont az nem okozott meglepetést, hogy a döntő többség a pénz miatt választja a hosszabb utazást, nyelvi gondokat, macerát a határon.

Rudolf Hundstofer, az ÖGB (Osztrák Szakszervezeti Szövetség) elnöke síkra szállt egy szociális Európáért, mely nem egyenlő egy szabad árupiaccal, inkább a bérek kiegyenlítődésének színtere. Az 1000 eurós minimálbért jelölte meg célként.

Az elnök foglalkozott a szakképzés problémáival is. Szakember (munkás) hiány van a szomszédban, így 400 külföldi vasmunkás alkalmazását engedélyezik, bár megjegyezte, hétezer hegesztő, lakatos munkanélküli tartanak nyilván az országban. A mobilitás hiányát emlegette.

A magyar munkaügyi miniszter nem tudott eljönni, de *Dr. Somodi Istvánné*, a minisztérium képviselője röviden ismertette a munkaügyi helyzetet nálunk. Az osztrák képzési problémákhoz csatlakozva elmondta, hogy az oktatás nálunk is torz képet mutat, hiszen csak 30 százalék a szakmunkástanuló és a többi más, holott fordítva kellene lennie! Ez, és a tartósan alacsony születések száma eredményezte azt, hogy tavaly annyian kezdték felsőfokú tanulmányaikat, ahány kisgyermeket beírattak az elsőbe!

Sajnos *Pataky Péter*, az MSZOSZ elnöke nem használta ki a lehetőséget, hogy hozzászólásával ismereteinket bővítse.

A beszédek után egy rövid filmvetítés felvillantotta az ausztriai munkahelyek világát, miközben aláfestésként hallhattunk néhány markáns véleményt az 504 megkérdezett embertől.

Gerhard Michalitsch (ÖGB Burgenland) a helyhez illően elegánsan vezényelte le az eseményt, melyről az osztrák televíziók és újságok intenzíven tudósítottak. Segítője *Mag. Eszter Toth* (magyar hangja Tóth Eszti) biztosította, hogy mi is mindent megértsünk, megtaláljuk a ruhatárat a rendezvény elején és a büfét a végén. Itt beszéltük meg a következő vasúti szekciós megbeszélésünk időpontját *Eric Mausits* vasutas kollégámmal.

Ezért (is) megérte ez a kis kirándulás.

Papp Zoltán

VSZ GIB fölény az ÜT-választásokon

Magabiztos és fölényes győzelmet aratott a Vasutasok Szakszervezete Gépész Intéző Bizottsága (VSZ GIB) az üzletágnál lezajlott 2007. évi Üzemi Tanács és Munkavédelmi Képviselő választáson. Az új munkáltatási rendnek megfelelően idén huszonegy Üzemi Tanácsot kellett megválasztani, ebből a Mozdonyvezetők Szakszervezete hat, a VDSZSZ öt, a VSZ pedig tíz helyen adja az ÜT-elnököt.

A VSZ ötvenkilenc üzemi tanácsnoki helyet szerzett meg, szemben a VDSZSZ harminckét helyével. A VSZ-re közel tízezer szavazat érkezett, a VDSZSZ körülbelül hétezer szavazatot kapott.

Az üzletágnál végbement nagyarányú létszámcsökkenés ellenére a VSZ GIB az előző választáshoz képest növelte támogatottságát, ezzel a VSZ-re leadott szavazatok számát is tudtuk növelni. Ezt az eredményt a következetes érdekvédelmi munkánknak köszönhetjük.

Ez a választás sokkal nehezebb volt a korábbiaknál, hiszen több szolgálati helyen dolgozók választottak egy közös Üzemi Tanácsot. Például a Budapesti Kocsiszolgálati Központ területén hat üzemi tanácsból kellett egyet létrehozni. A fenntartás területén és a mozdonyszolgáltatás területén is hasonló feladattal kellett megbirkózni. Nagy örömünkre szolgál, hogy a dolgozók többsége megértette, hogy akkor jó egy Üzemi Tanács, ha minden telephely képviselteti magát, és nem szorítanak ki senkit.

Köszönjük a munkavállalók bizalmát és szavazataikat. Biztosítjuk őket arról, hogy a megválasztott tanácstagok élni és nem visszaélni fognak a bizalommal. A VSZ GIB a fenntartásnál és a kocsiszolgálatnál a legegységesebb szakmai szervezetnek számít.

Köszönetünket fejezzük ki minden kollégának, aki a választás lebonyolításában közreműködött. Gratulálunk valamennyi megválasztott képviselőnek, munkájukhoz sok sikert kívánunk!

Meleg János
GIB titkár

Kongresszusra készülünk

VSZ Személyszállítási Szakmai Képviselet. 2007. 02. 12., VSZ Székház. Képviseletvezető: Fridrich Imre.

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE HATÁLYOS ALAPSZABÁLYA ÉRTELMÉBEN NÉGYÉVENKÉNT KELL SOROS KONGRESSZUST ÖSSZEHÍVNI, AMELY ELŐTT A VSZ VALAMENNYI SZERVEZETÉNÉL BE KELL SZÁMOLNI A VÉGZETT MUNKÁRÓL ÉS VÁLASZTÁSOKAT KELL TARTANI. A VÁLASZTÁSI SOROZAT, BÁR RENGETEG MUNKÁVAL JÁR, DE ELENGEDHETETLEN A SZERVEZET DEMOKRATIKUS MŰKÖDÉSE ÉRDEKÉBEN. KÖSZÖNET A VSZ MINDEN TAGJÁNAK ÉS TISZTSÉGVISELŐJÉNEK, HOGY SEGÍTETTEK ÉS AKTÍVAN RÉSZT VETTEK A VÁLASZTÁSOK LEBONYOLÍTÁSÁBAN.

VSZ Járműjavító Kft-k Intéző Bizottsága. 2007. 02. 14. Törekvés Művelődési Központ. IB-titkár: Fogl Zoltán.

Alapszervezeti választások

A 2006 szeptemberében kezdődő választások során a VSZ alapszervezeteinek száma 25-el csökkent. Általában kislétszámú, tíznél kevesebb taggal rendelkező alapszervezetek olvadtak be nagyobb szervezetekbe. A korábbi időszakokhoz képest jelentős változást jelentett, hogy az alapszervezeti választásokon a MÁV átszervezése és a tevékenység-kihelyezések miatt más munkáltatókhoz került tagok továbbra is megőrizték helyi közösségeiket.

Jelenleg 220 önálló költségvetéssel működő szervezetben tevékenykednek tagjaink és tisztségviselőink. A választás eredményeként majdnem minden ötödik

VSZ Pécs Területi Képviselet. 2007. 02.15. Helyszín: MÁV Szociális Épület, Pécs. Képviseletvezető: Horváthné Czinderi Zsuzsanna.

VSZ Pálya és Mérnöki Létesítmények Szakmai Képviselet. 2007. 02. 16. PMLI Technológiai Központ. Képviseletvezető: Asztalos László.

Kongresszusra

VSZ Szombathely Területi Képviselet. 2007. 02. 19. MÁV Munkásszálló. Képviseletvezető: Papp Zoltán.

alapszervezet élén új tisztségviselő áll. A változásokat többségében nyugdíjazás, illetve más, például átszervezésből adódó személyi döntések indokolták.

Középszervezeti választások

A VSZ Választmányának döntése értelmében a soros Kongresszus előtt a középszervezeteknél is teljeskörű választásokat kellett tartani. Ennek megfelelően mind a hét területi képviseletnél, a kilenc szakmai képviseletnél, az Országos Nyugdíjas Szervezetnél, az Ifjúsági Tagozatoknál tartottak választásokat. A Női Tagozat választói értekezletét márciusban tartják.

A küldöttek nagy érdeklődést tanúsítottak a választói értekezletek iránt, amit az is bizonyít, hogy átlagosan kilencven százalékon felül volt a megjelenési

VSZ Cargo Szakmai Képviselet. 2007. 02. 20. VSZ Székháza. Képviseletvezető: Zlati Róbert.

VSZ Záhonyi Területi Képviselet. 2007. 03. 02. Művelődési Központ, Záhony. Képviseletvezető: Pöhacker Attila.

VSZ Központi Hivatalok és Intézmények Szakmai Képviselete. 2007. 02. 20. Képviseletvezető: Németh Gáborné.

VSZ Miskolci Területi Képviselete. 2007. 02. 23. Vörösmarty Művelődési Ház. Képviseletvezető: Bernáth Katalin.

készülünk

arány. Két helyen – Pécsen és a Cargonál – valamennyi küldött részt vett a döntéshozatalban.

Az értekezletek napirendjén a középszervek beszámolója és a tisztségviselők megválasztása mellett a Kongresszusra való felkészülés szerepelt. Emellett aktuális érdekvédelmi és szervezetpolitikai tájékoztatók hangzottak el *Simon Dezső*, a VSZ elnöke és *Karácsony Szilárd*, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke részéről.

A középszerveknél négy helyen történt személyi változás a tisztségviselők tekintetében. Szegeden, Debrecenben, Pécsen és a PMLI-nél a korábbi képviseletvezetők nyugdíjazása miatt megüresedett helyeket töltik be újonnan választott kollégák. A többi helyen megerősítették tisztségükben a középszervezeti vezetőket.

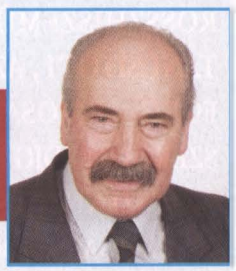
Gratulálunk minden megválasztott tisztségviselőnek!

VSZ Távközlő, Erősáramú és Biztosítóberendezési Szakmai Képviselete. 2007. 02. 26. MÁV Távközlési Technológiai Központ. Képviseletvezető: dr. Kotter József.

VSZ Gépészeti Intéző Bizottság. 2007. 02. 27. VSZ Székház. IB-titkár: Meleg János.

VSZ Ifjúsági Tagozata, MÁV Budapest Területi Igazgatóság Kultúrterme. 2007.02.24. Képviseletvezető: Horváth Csaba.

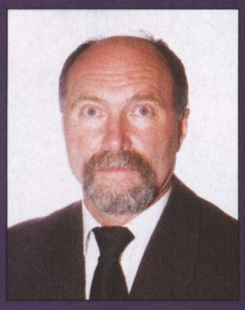
Vasútegészségügyi IB, VSZ székház. 2007. 03.01. IB-titkár: Rubik László.



VSZ Budapesti Területi Képviselete. 2007. 02. 28. MÁV Budapest Területi Igazgatóság Kultúrterme. Képviseletvezető: Király Károlyné.

VSZ Forgalmi Szakmai Képviselete: 2007. 03. 01. VSZ Székház. Képviseletvezető: Zlati Róbert.

ÜT-VÁLASZTÁS



dr. Borda Tibor
érdekvédelmi szakértő

Felháborodott hangon

NEM SZOKÁSOM ELSŐ FELINDULÁSBAN CIKKET ÍRNI, DE MOST MÉGIS EZ TÖRTÉNIK. EGY ÜZEMI TANÁCSI VÁLASZTÁS KAPCSÁN INDULT BÍRÓSÁGI ÜGYBEN AZ ELLENÉRDEKŰ FÉL OLYAN FOKÚ ROSSZHISZEMŰSÉGET TANÚSÍTOTT, AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG RÉSZÉRŐL PEDIG OLYAN ÉLETSZERŰTLEN GONDOLKODÁSMÓDOT TAPASZTALTAM, HOGY E KETTŐ EGYÜTT MÁR ELVITT AZ ÉRZELMEK VILÁGÁBA.

A tényállás egyszerű: Egy üzemi tanácsi választás előtt annak *„rendje-módja"* szerint megalakult a Választási Bizottság. Ennek tagja volt rajtunk kívül a másik szakszervezet képviselője is. A kérdéses időpont előtt öt héttel napra és órára pontosan meghatározták a jelöltállítási határidőt és ezt ki is hirdették. A *„szakszervezeti testvérünk"* lekéste a határidőt. A fax ugyan nem sokkal később megérkezett, de ehhez nem csatolta a megnevezettek nyilatkozatát arról, hogy szakszervezeti jelöltként indulni kívánnak-e. Az előbbi okoknál fogva a Választási Bizottság a jelöltállítást elutasította. Ezt követően az egyeztetési kérelmet is késve adták be. Ennek ellenére a Választási Bizottság azt érdemben megtárgyalta, de már nem változtatta meg az álláspontját. Annyit még érdemes tudni, hogy a Választási Bizottságnak a jelölés napján tartott ülésén, mivel a jogszabály sem említi és a választási szabályzatban sem rendelkeztek a kérdésről, vita volt arról, hogy lehet-e szóban jelölni, és milyen formában kell a jelölt részéről beleegyező nyilatkozat. Viszont tény, hogy ezen az ülésen szóban sem hangzott el jelölés. A *„testvéri szakszervezet"* képviselője említette ugyan, hogy van ilyen szándékuk, de neveket nem közölt. Hogy mi történt ezután?

Meglehetősen rosszhiszeműen nekitámadtak a Választási Bizottságnak és a VSZ-nek. Bírósághoz fordultak és ott, ahogy szokták mondani, *„hetet-havat összehordtak."* Például a Választási Bizottság csak két főből áll, és ez veszélyezteti a működését. (Pedig a személycserék ellenére is mindig volt legalább három tagja a bizottságnak.) Felhozták, hogy összeférhetetlenség áll fenn, mert a leköszönő üzemi tanács elnökének közeli hozzátartozója tagja a választási bizottságnak (megpróbáltak törvényileg nemlétező összeférhetetlenségi okot kreálni), stb.

Az elsőfokú bíróság úgy közelítette meg az ügyet, hogy van egy rosszhiszemű Választási Bizottság és vele szemben áll egy ismerethiányos és vétlen fél. Nem érdekelte az, hogy a kérelmező (nem peres eljárásban a felperest így nevezik) több tucat főállású munkatárssal rendelkező, csaknem húsz éve fennálló és számos üzemi tanácsi választáson részt vett, ezek eredményeképpen reprezentatívnak minősített szakszervezet, melynek az üzemi tanácsi választásokra vonatkozó ismeretek bizonyára a *„kisujjában vannak"*. A bíróság szerint az ezen a téren *„amatőr"* választási bizottsági tagoknak kellett volna e szakszervezetnek a Bizottságba delegált képviselőjét megfelelő felvilágosításokkal ellátni. (Többek közt tájékoztatni arról, hogy milyen következményekkel jár a jelöltállítási határidő lejárta, illetve arról, hogy az érvényes jelöléshez szükséges a jelöltek beleegyező nyilatkozata, stb.).

A határidőmulasztás tekintetében a bíróságnak az volt az álláspontja, hogy a *„kis késedelem nem késedelem"*, egyébként is a határidő elmulasztása semmilyen érdeksérelmet nem valósított meg a Választási Bizottságnál és a VSZ-nél, továbbá sehol nincs szabályozva az, hogy a jelölteknek elfogadó nyilatkozatot kell tenniük. Ezek szintén szerfelett érdekes okfejtések. Ugyanis a határidő objektív tény, az mindenképpen lejár a kitűzött időpont eljövetelével. Jogilag nem értékelhető az, hogy az elkésett fax mennyivel később érkezett, nincs *„kis késedelem"* és *„nagy késedelem"*. Az pedig kizárólag a Választási Bizottság döntési körébe tartozik, hogy mulasztás esetén eltekint-e az általa megállapított határidőtől vagy sem.

Éppen az objektivitásból adódóan nem lehet vizsgálat tárgya az sem, hogy kinek milyen érdeke fűződik a határidő betartásához. Feltéve, de meg nem engedve: Ha egyáltalán szóba jöhetne az a kérdés, hogy milyen érdek kívánja a határidő betartását, ha a Választási Bizottságnak valóban hivatkoznia kellett volna bármilyen érdeksérelemre – miként ezt az elsőfokú bíróság véli –, akkor vizsgálni kellett volna azt is,

hogy a kérelmező az általa már öt héttel korábban ismert határidőt milyen okból mulasztotta el. A mulasztás okát viszont egyáltalán nem firtatta. Tehát nem érzékeljük a logikai következetességet, illetve a pártatlanságot, azt, hogy mindkét fél magatartását egyaránt kritikusan kezelte volna a bíróság. Az ügyben nem lehet mérvadó a jelöltség elfogadásának szabályozatlansága, hiszen a választási folyamat logikája önmagában megköveteli az elindítani kívánt személy nyilatkozatának beszerzését. Ez bármifajta választásnál bevett, általánosan érvényesülő gyakorlat.

Alapvető kellék, hogy az érintettek nyilatkoznak a jelöltség elfogadásáról, hiszen akarata ellenére senki sem lehet jelölt. Jelen esetben még a nevek elkésett leadásakor sem volt igazolt, hogy ők vállalják-e a szakszervezeti jelöltséget. Adatvédelmi vetülete is van az ügynek: Szakszervezet csak a tagjai közül állíthat jelöltet. Ha tehát a Választási Bizottság pusztán a bejelentés alapján közzéteszi a hozzá megküldött neveket, akkor az érintettek bizonyítható hozzájárulása nélkül nyilvánosságra hozta volna, hogy ők annak a bizonyos szakszervezetnek a tagjai. Ezt pedig nem tehették meg. Természetesen fellebbeztünk. Kértük annak megállapítását, hogy a Választási Bizottság nem követett el jogsértést. És most már kényelmesen hátra is dőlhetnénk. A probléma csak az, hogy nem peres eljárás lévén nem lesz tárgyalás és így ellenőrizhetetlen, hogy mennyi energiát fordít a másodfokú bíróság az ügyre.

Tisztelt Kóka János Miniszter Úr!

Az egyes vasúti mellékvonalak személyszállítási feladatainak közúton történő megoldásáról című Gy. 2986-1/2007. sz. anyaggal kapcsolatban az alábbi vélemény fogalmazódik meg:

A GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTÉRIUM 2006. DECEMBER 6-ÁN DÖNTÖTT ARRÓL, HOGY 2007. MÁRCIUS 3-ÁN ÜZEMZÁRÁSTÓL A MÁV ZRT. 14 MELLÉKVONALÁN A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁST IDEIGLENESEN SZÜNETELTETIK, ÉS ENNEK ELŐKÉSZÜLETEIT MEGTETTE – EGYEZTETETT A TERÜLETILEG ILLETÉKES VOLÁN TÁRSASÁGOKKAL –, DE EKKOR NEM KÉRTE KI A MÁV ZRT. KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCSA VÉLEMÉNYÉT, ÉS ERRŐL AZ ÉRINTETT HELYI ÜZEMI TANÁCSOK IS CSAK A MÉDIÁN KERESZTÜL *„ELCSÍPETT"* HÍRBŐL ÉRTESÜLTEK. A MÁV ZRT. TERÜLETI VEZETŐI IS CSAK LEBEGTETETT INFORMÁCIÓKAT KAPTAK ARRÓL, HOGY MELY VONALAKAT ÉRINTI A FORGALOMSZÜNETELTETÉS. FIGYELEMBE VÉVE AZT A TÉNYT, HOGY A 2006. SZEPTEMBER 14-ÉN ÁTADOTT GY.1063-487/2006. SZ. 2006/07. ÉVI MENETREND-TERVEZETBEN MÉG KÉTÓRÁS UTEMES MENETREND SZEREPEL, TÖBB ÉRINTETT MELLÉKVONAL ESETÉBEN LÁTHATÓ, HOGY A DÖNTÉS NEM KONSZENZUSSAL SZÜLETETT. NINCS GAZDASÁGI SZÁMÍTÁSSAL ALÁTÁMASZTVA. NINCS MEGTAKARÍTÁS.

Az Mt. 65.§.3. pontja szerint a munkavállalók nagyobb csoportját érintő intézkedések megkezdése előtt az üzemi tanácsok véleményét ki kell kérni. Ez nem történt meg. Nagy horderejű döntéseket ne egy szűk stáb hozzon sajátos politikai céljai elérése érdekében. Be kell vonni a társadalmi élet szereplőit.

Hatástanulmányok bemutatásának hiányában, a gazdasági és természeti környezet, a régió vonzereje, turisztikai szerepe, a kistérség településein élők életkörülményei biztos elsorvadásra vannak ítélve. Mindez akkor történik, amikor az Európai Unió környezetkímélő közlekedésre, vasútfejlesztésre és beruházásra minden eddigi elképzelést felülmúló forrásokat biztosít. Nálunk a környezetbarát vasúti közlekedést az amúgy is terhelt közútra helyezik. A Volán társaságok nincsenek felkészülve ennyivel több járműbeállítására, ezért a tervezett menetrendjük kevesebb buszjáratot tartalmaz, mint a jelenlegi. Ez a fejlődés?

A társadalmi, gazdasági hatásokat is figyelembe vevő közlekedésfejlesztési koncepcióra van szükség, melynek alapján átgondolt döntések születnek. Dél-Borsodban például autópálya építés miatt 2 felüljáró megépítése 1-1 Mdf értékben a mezőcsáti vasút felett az M30-on. Ha nem kell a vasút, akkor miért építették meg a két műtárgyat? Ha már megvan, miért zárják be?

Az ilyen volumenűdöntések meghozatala előtt elengedhetetlenek a tárcaközi egyeztetések, az önkormányzatok, civilszervezetek megszólalását biztosítani kell. Nézzük konkrétan a Hejőkeresztúr-Mezőcsát és vonzáskörzete lakosságának jövőképét, a közlekedés oldaláról.

- Miskolc belvárosában a Búza téren marad a buszpályaudvar? Amennyiben nem, akkor hátrányosabb feltételeket fog biztosítani, mint a vasút. Ez visszalépés!
- A buszjáratok menetideje meghaladhatja a 1,5 órát a vasút 42-50 perces idejével szemben. Ez kis felújítással tovább csökkenthető akár 30-35 percre.
- Jelenleg az utazószemélyzet által történő kezelésre kiépített a vonal. Takarékosság szempontjából a kalauznélküli (KN) járat költségcsökkentő tétel.
- Az egészségügyi reform következtében növekvő távolságok miatt hogyan tudja lebonyolítani a Volán a megnövekedett igényeket?

Nagyon fontos, hogy a vonalakon üzemelő berendezések további sorsa rendeződjön. A személyforgalom szüneteltetése idején a vonatszemélyzet által ellenőrzött fénysorompók működését naponta ellenőrizni szükséges. A közút felé biztosítani kell az üzemszerű működést, és a nagyobb értékű rongálások elkerülését. Mindez napi létszámot igényel, gépkocsit és ezek együttes költségét. A jelenlegi ráfordításokhoz képest ez többletköltség.

Átmenetileg a lehetséges megoldások közé tartozik a közforgalmú vasút átminősítése iparvágánnyá és ezzel áthidaló megoldásként alkalmazható a jelzőőrös fedezési mód. Az állomási, vonali biztosítóberendezések ideiglenes forgalmon kívül helyezésének engedélyezésében a Központi Közlekedési Felügyelet Vasúti Felügyelete illetékes. A közlekedési miniszter 20/1984. KM számú rendelete értelmében folyamatosan üzemben kell tartani a vasúti átjárókat fedező berendezéseket. Amennyiben az átjáróban vasúti sínpálya keresztezi a közutat, nincs lehetőség hatályos engedély nélkül a berendezés kikapcsolására.

Összességében megállapítható, hogy körültekintő, gazdasági, politikai, turisztikai szempontok figyelembe vétele nélkül meghozott döntés tovább növeli a térség munkanélküli állományát. A kistérségek leszakadását jelenti és a várt megtakarítást nem hozza. Mindezek figyelembe vételével javasoljuk a hatástanulmányok elkészítését és a tervezet újragondolását.

Bodnár József
„akit a mozdony füstje megcsapott"

Munkabiztonság

„Ki kivel van”?

A rendszerváltás óta számos feladat került ki a MÁV Zrt. tevékenységi köréből. Ezzel együtt számtalan külső vállalkozás jelent meg, állandó vagy ideiglenes jelleggel a MÁV Zrt. területén. Tudjuk, hogy egy adott tevékenységet különböző területen több esetben más-más társaság végez, például pályázat elnyerésével. A MÁV Zrt. által átadott tevékenységek egy része átadható alvállalkozásoknak.

Gondolom hasonló a helyzet különböző építési, felújítási munkák esetében is. Nem kívánom tovább ragozni ezt a nehezen átlátható helyzetet, melyet az *„ihletett”* címmel próbáltam röviden összegezni. Ellenben foglalkozni kell egy ma már folyamatosan fennálló problémával, mely kedvezőtlen helyzetbe hozza a munkavállalók egy részét. Többször jutok olyan információhoz, illetve magam is tapasztalom, hogy a külsősök, főként alvállalkozások a minimális munkabiztonsági előírásokat sem tartják, tartatják be maradéktalanul. Ebből adódóan többször merül fel olyan probléma (megjegyzem nem csak a MÁV Zrt-vel összefüggésben), hogy egyes vállalkozások munkavállalói – jórészt nem nekik, hanem munkáltatójuknak felróható okból – veszélyeztetik ugyanazon munkaterületen egy időben munkát végző, más-más munkáltató alkalmazásában álló munkavállalók egészségét, testi épségét.

Ez a munkavállalók számára kedvezőtlen helyzet fokozódik, amikor sürgeti a fő- és alvállalkozásokat a határidő. Ahogy közeleg a *„nulladik”* nap, egyre kevésbé fontos (tisztelet a kivételeknek) a munkabiztonsági kötelezettségek betartása.

A Munkavédelmi Törvény 40.§ (2) bekezdése, mely 1999. XI. 1-jétől hatályos, a következőket írja elő. *„Olyan munkahelyen, ahol különböző munkáltatók alkalmazásában álló munkavállalókat egyidejűleg foglalkoztatnak, a munkavégzést úgy kell összehangolni, hogy az az ott dolgozókra és a munkavégzés hatókörében tartózkodókra veszélyt ne jelentsen. Az összehangolás magában foglalja az érintett munkavállalók és munkavédelmi képviselőik, illetőleg a munkavégzés hatókörében tartózkodók tájékoztatását az egészséget és biztonságot veszélyeztető kockázatokról és a megelőzési intézkedésekről. Az összehangolás megvalósításáért a felek által szerződésben megjelölt munkáltató, ilyen kikötés hiányában a fővállalkozó, vagy ha ilyen nincs, akkor az a felelős, akinek a területén a munkavégzés folyik”.* E paragrafus megtartása, sok egyéb mellett szükséges ahhoz, hogy a kockázatokat megfelelő szinten tartsuk. Az *„alapokból”* kiindulva biztos vagyok benne, hogy a MÁV EBK munkavédelmi szakemberei mindent megtesznek, hogy a fővállalkozó a kapott információt maradéktalanul felhasználja, átadja a saját munkavállalói, illetőleg az alvállalkozások részére a kockázatok egészséget nem veszélyeztető szintentartásához.

Két feltételt kellene végiggondolni. Az egyik, hogy a kapott információt miként és mekkora terjedelemben adjuk tovább. A másik, hogy talán az ilyen és hasonló egyeztető, tájékoztató tárgyalásokon szükséges lenne a munkavédelmi képviselő bevonása, jelenléte is. Az egyik képviselő lehetne pl. a MÁV KMvB tagja és/vagy az adott területen szakmai tapasztalattal rendelkező MÁV Zrt-s képviselő, illetve a külső vállalkozóknál alkalmazásban álló és ott megválasztott képviselő. Mikor nincs választott képviselő, akkor is megvannak a törvényi előírások, melyek kötelezőek a munkáltatók számára.

Miért lenne fontos bevonni a munkavédelmi képviseletet? Azért, mert az általuk képviselt munkavállalók általában pontosan ismerik a feladataikkal összefüggő gyakorlati problémákat, illetve a munkavégzés közben szerzett tapasztalatok alapján felismerhetnek rejtett veszélyeket is. E mondatom részben idézet az OMMF útmutatójából, mely alapjaiban a kockázatértékeléssel függ össze. Mindenesetre egy ilyen intézkedéssel közösen a szakemberek, munkáltatók és a munkavállalók képviselői, tehetnénk egy nagy lépést egy alkotmányos jogunk irányába. Nevezetesen, hogy *„a Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez”.*

Ez ugyan már túlmutat a munka világán, de véleményem szerint ezzel eleget tennénk azon kötelezettségeinknek is, melyet az Mvt 71. § (AZ EU-s csatlakozástól hatályos) egyértelműen megfogalmaz. Jobb egészséget.

(Folytatjuk.)

Pék Károly Ágoston
munkavédelmi képviselő

Záhonyi bejárás

2007. FEBRUÁR 21-23-IG A MÁV CARGO KÖZPONTI MUNKAVÉDELMI BIZOTTSÁGA KIHELYEZETT ÜLÉST ÉS BEJÁRÁST TARTOTT ZÁHONY SZOLGÁLTATÁSI KÖZPONT TERÜLETÉN. A BEJÁRÁS CÉLJA A CARGOS MUNKAVÁLLALÓK MUNKAKÖRÜLMÉNYEINEK MEGTEKINTÉSE VOLT.

Szokodi Attila regionális igazgató és *Lövei István* központvezető irányításával illetve a helyi munkavédelmi képviselők, valamint *Berecz Árpád,* a MÁV Cargo védelmi vezetőjének részvételével megtekintették Záhony rendező, Komoró, Fényeslitke állomások területét, különös tekintettel a cargos iroda- és szociális helyiségekre, valamint a vágányok közti munkavégzés feltételeire.

A közös bejárás alkalmával fényképekkel kiegészített jegyzőkönyvet készítettek, melyet továbbítanak a Cargo felsővezetésének.

A bejárás végén a tapasztalatokat közös értékelésen vitatták meg a megjelent vezetőkkel. A központvezető tájékoztatta a képviselőket Záhony átrakó körzet szerepéről a vasúti áruszállításban, ismertette a terület előtt álló feladatokat, és külön kiemelte azokat a közeljövőben megvalósuló fejlesztéseket, amelyek a munkavállalók munkakörülményeit javítják.

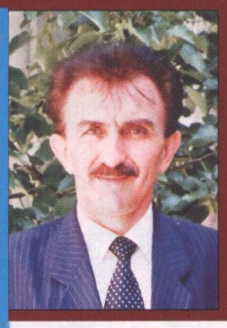
Berecz Árpád beszámolt a Cargo munkavédelmi helyzetéről. A helyszínen látott, a képviselők által megfogalmazott, és a központvezető által is elismert hiányosságokkal kapcsolatban ígéretet tett arra, hogy mindent el fog követni azok mielőbbi megszüntetése érdekében.

Szabó Erzsébet

MÁV ZRt.

Központi Üzemi Tanács

KÜT Hírlevél 2007. február



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Soros KÜT ülés: 2007. február 15.

Elsőként a MÁV Zrt. 2007. évi szociális segélykeretének felosztásáról hozott határozatot a KÜT (1/2007. 02.15.). A KSZ. 75.§.1. pontja alapján a rendkívüli élethelyzethez kapcsolódó juttatásokra 79 millió forint keretösszeget biztosít a munkáltató. A keretből a munkáltatóval együttdöntve 10 millió Ft-ot a nagycsaládosok, 5 millió Ft-ot a rendkívüli élethelyzetbe kerülők részére elkülönített a testület. A temetési segélyek kifizetésére I-II-III. hónapban egységesen 36 000 Ft összegről született megállapodás. Valamennyi szolgálati helyen ezt kell kifizetni. A szervezeti egységekre – a MÁV Zrt. új MSZSZ hatálybalépését követően – 2007. április 1.-jétől állapítják meg a létszámarányos keretet. Az I-II-III. hónapban kifizetett temetési segélyek nem terhelik a szolgálati helyek kereteit.

A **második** napirendi pont keretében *„Az egyes vasúti mellékvonalak (14+5) személyszállítási feladatainak közúton történő megoldásáról"* című előterjesztés véleményezésével kapcsolatban az Mt. 15/b. §-ban foglaltak alapján konzultációt kezdeményezett a KÜT. Az előterjesztést kértük írásban kiegészíteni a munkavállalók foglalkoztatását érintő változásokkal, a MÁV Zrt. gazdálkodására gyakorolt számítással. A testület kérte továbbá a szolgálati illetve bérlakások további üzemeltetésére illetve az érintett szolgálati helyen lakó vasutas munkavállalók munkábajárásának biztosítására vonatkozó munkáltatói elképzeléseket. A kiegészítő írásos előterjesztést *dr. Mosóczi László* üzletági vezérigazgató-helyettes szóbeli kommentárja követte. Elmondta, hogy most még 9 fő kivételével valamennyi munkavállalónak tudnak munkát biztosítani. A következőkben már nem biztos ez a foglalkoztatási garancia. Kérdésekre válaszolva kifejtette, hogy a csomóponton kívül, utaztatással illetve munkásszállás biztosítással is megadják a lehetőséget a munkavállalók továbbfoglalkoztatására. A KÜT tagjai felhívták a figyelmet a nagy távolságok miatti időkiesés (2-3 óra a bejárás) következtében a női munkaerőre háruló teher megoldására. A felkínált munkahelyek nem felelnek meg a foglalkoztatási megállapodásban foglaltaknak. Az esélyegyenlőség éve 2007., ezért kérjük felülvizsgálni a női munkaerőt érintő intézkedéseket. A munkásszállók állapotának vizsgálata és felújítása is szükséges ezen munkavállalók fogadása esetén. A jelenlévő pályavasúti és személyszállítási humánpartner vezető reagált az észrevételekre. Ilyen felvetés volt a munkáltatói jogkörgyakorlók felé felmérés kezdeményezése a korengedményes nyugdíjazás igénylésére. Válaszukban elmondták, hogy ezt a munkavállalóknak kell kérelmezniük. A Gépészeti Üzletágnál valamennyi érintett továbbfoglalkoztatása biztosított, a gépész szakbizottság kérte a munkaidőkezdés változtatásának lehetőségét.

A MÁV Zrt-nél szolgálati és bérlakás tekintetében *Bereznai János* Ingatlan Üzemeltetési Osztályvezető elmondta, hogy 2006-ban 26 millió Ft-os veszteséggel üzemeltek a humáningatlanok. Átlagos szint alatti a lakásállomány állapota. A szüneteltetett vonalakon rendkívül alacsony szinten fogunk tudni megfelelni, mivel sem forrással, sem fedezettel nem rendelkezik az ingatlan üzemeltetés. A KÜT tagjai jelezték, hogy az állomás épületek felmérése kapcsán megkezdődött a szolgálati és bérlakások további üzemeltetésének felülvizsgálata. További kérdés ezen munkavállalók bejárása, munkaidőkezdése.

A vagyonvédelmet érintő intézkedéseket *Kis Károly* Biztonságszervezési Osztályvezető mutatta be. A MÁV Zrt. 2007. december 31-ig kb. 200 millió Ft-ot biztosít a Vasútőr Kft. részére a feladatok ellátásához, a négy állandó és a 14 mobil őrhelyen. Megtörtént a kapcsolatfelvétel a rendőrség, a határőrség és a polgárőrség szerveivel, és létrehoztak egy ZÖLD számot ingyenes bejelentésekre. Javaslatként megfogalmazódott, hogy kössenek egy külön szerződést a vasutas munkavállalóval, a védelmi feladatokra illetve a vonalbejáró sűrűbben járja a vonalat, mert ennek is visszatartó ereje van.

Az egyéb aktuális kérdésekre *dr. Mosóczi László* válaszolt. Tájékoztatott arról, hogy a Záhony átrakó kérdését komplex módon kell kezelni. A tárgyalások hét témában folynak, 63 cég jelentette be részvételét. A Miniszterelnöki Hivatal *Kálnoki Kis Sándort* bízta meg a társaságalapítás előkészítésével.

A személyszállítás átalakításáról szólva a vezérigazgató-helyettes elmondta, hogy 2007. július 1-jétől MÁV Start Zrt. néven új önálló vállalat jön létre.

A **különféléken** belül a szabadság kiadásának változásáról, a személyszállítás képi megfigyelés rendszeréről, valamint az IHIR kapcsolódó feladatairól szóló írásos anyagokat kapta meg a testület.

Elintéztük!

Február második hetének elején kapták meg a munkavállalók a személyi alapbér értesítéseket.

Ezek tanulmányozása után egyeztetés kezdeményezésével többen megkerestek. A kolléganők tekintetében a GYES melletti munkavégzés miatt új törzsszámon dolgozó munkavállalók részére nem számoltak a differenciált bérfejlesztéssel. Ennek technikai oka van, mivel az új törzsszámon 2006. január 1-jétől vannak nyilvántartva, a rendszer nem adta automatikusan az öt év után járó differenciált bérfejlesztést.

A másik egy 50 év feletti munkavállaló esete volt, aki a garantált bérminimumot sem kapta meg. Utánajártam a kormányrendeletben foglaltaknak és levélben megkerestem a Kompenzációs Főosztályt. A 316/2005. sz. kormányrendelet szerint 2006. július 1-jétől garantált bérminimumot vezettek be, különböző feltételek teljesülése esetén.

A két témában a Kompenzációs Főosztály példás gyorsasággal intézkedett és egy héten belül írásos választ kaptam, a jogos felvetéseket orvosolták. Hálózati szinten futtatta át a rendszeren a Főosztály. A munkavállalók az értesítést megkapták, az egyeztetést lezárták és visszamenőlegesen kifizették a jogszerűen járó béreket.

Köszönjük a gyors és humánus intézkedést a Kompenzációs Főosztálynak. Megjegyzem, ez az egyéni egyeztetéseken lehet, hogy éveket vett volna igénybe.

Bodnár József

A MÁV ZRT. ÉS AZ ONYSZ KÖZÖTT ÉVENTE MEGÚJUL AZ EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁS.

Kongresszus

Régi, új vezetők

A VSZ ONYSZ élén

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ) február 21-én Budapesten, a Törekvés Művelődési Központban tartotta IV. Kongresszusát, melyen részt vett és az elnökségben foglalt helyet Simon Dezső, a VSZ elnöke, Bíró Tibor, a MÁV Zrt. Kompenzációs főosztály munkaügyi kapcsolatok osztályvezetője, Huszti Györgyné, a Nyugdíjasok Országos Képviselete (NYOK), Tari Józsefné, az MSZOSZ Nyugdíjas Szövetség képviselője.

A kongresszus munkabizottságainak megválasztása után *Pallos György,* az ONYSZ elnöke fűzött szóbeli kiegészítőt a négy év munkáját felölelő írásos beszámolóhoz. Elöljáróban a szervezeti életről adott rövid áttekintést. Mint mondta, a nyugdíjas alapszervezetek és a csatolt csoportok tevékenysége pozitívan értékelhető. A nagyobb létszámú alapszervezeteknél, ahol több közigazgatási helység tartozik a szervezet hatáskörébe, a bizalmi hálózat megerősítése és rendszeres tájékoztatása jelenti a mozgalmi élet lényegét. A szervezeti élet folyamatosságát a testületi-elnökségi, választmányi értekezleteken és a taggyűléseken túlmenően az alapszervezetek vezetőségei által tartott fogadóórák biztosítják.

Az ONYSZ érdekvédelmi és szolgáltató tevékenységét úgy jellemezte, hogy az sokat változott az elmúlt időszakban. Az általános feladatok – a nyugdíjasok érdekvédelme – a választási ciklus közepétől olyan tevékenységekkel bővült, amelyek a szolgáltatás fogalomkörébe tartoznak. Ilyen az ÖTA helyzete. Mint ismeretes, a MÁV 2004-ben felmondta az ÖTA-val kötött szerződést. A szolgálati helyeken megszűnt az ügyintézés. Azóta az ÖTA segélyekért folyamodók nyomtatványokkal való ellátását – szakszervezeti hovatartozástól függetlenül – az ONYSZ szervezetei vették át.

A MÁV egy évvel később a nyugdíj és társadalombiztosítási ügyintézést is megszüntette a szolgálati helyeken. Ezeket a feladatokat központosították. A vidéken, főleg a falvakban élő idős emberek nem szívesen vállalkoznak egy egész napos utazásra. Rajtuk segít a szervezet azzal, hogy vállalati segélyezési, alapítványi, méltányossági nyugdíjemelési vagy menetkedvezményi ügyekben az alapszervezetek fogadóóráin is tájékozódhatnak.

Az ONYSZ kapcsolatrendszeréről szólva *Pallos György* kiemelte a Vasutasok Szakszervezetét, a MÁV Zrt-t, a MÁV Cargo Zrt-t, a vasutas egyesületeket, amelyek anyagilag is támogatják a szervezetet.

Bíró Tibor, aki a vasúttársaság vezetőit képviselte a kongresszuson, utalt a szakszervezetekkel 2002-ben kötött négyéves megállapodásra, amely – véleménye szerint – előrelépést jelentett a munkaügyi kapcsolatokban. Külön kitért a MÁV Zrt. és az ONYSZ között évente megújuló együttműködési megállapodásra. Ez foglalja magában azt a széleskörű tájékoztatást, melyet a MÁV nyújt nyugdíjasainak.

Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke miután köszöntötte a Kongresszust, így kezdte felszólalását:

– Ami az elmúlt négy évben végbement a MÁV-nál, azt nehéz lenne felsorolni. 2002-től indítanék, amely meghatározó év volt - mondta. – Ekkor kötöttünk a MÁV új vezetőivel négy évre szóló megállapodást. A vasútreform is ekkor vette kezdetét. Ugye emlékeznek rá, arról szólt, hogy Magyarország EU-csatlakozásával a MÁV versenyképessé válik a tagországok vasútjaival. Ezzel szemben az történt, hogy 2006-ban teljes törzstőkéjét elvesztette. Nagyarányú fejlesztésekről sem beszélhetünk, de visszafejlesztésekről igen. Példákat is említett. *A vasútreform keretében tervezett 20%-os létszámcsökkentés és a mellékvonalak tervezett bezárása miatt azért kellett demonstrálni és petíciót benyújtani a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnak, mert a szakszervezetek nélkül döntöttek.*

Pallos György
a VSZ ONYSZ elnöke

Az elmúlt évben újabb reformcsomagot kaptunk. Ez a Cargo privatizációját és további létszámcsökkentést, valamint a mellékvonalak személyforgalmának szüneteltetését és a menetkedvezmények kurtítását tartalmazta.

Az idei év újabb megszorításokról szól. Nőttek az energiaköltségek, az adóterhek és megszületett a kórháztörvény, amely hadat üzent a vasútegészségügynek. Ma már nem titok, az egészségügyi kormányzat arra készül, hogy a MÁV kórházakat megszünteti.

Mi erre azt mondjuk: ez a döntés törvénytelen! Hiszen a Vasúti Törvény is garantálja a vasutas biztosítottaknak az elkülönült és egységes vasútegészségügyi intézmények igénybevételét.

Huszti Györgyné a NYOK, *Tari Józsefné* az MSZOSZ Nyugdíjas Szövetség jókívánságait tolmácsolta és mindketten elismeréssel szóltak az ONYSZ munkájáról.

A Kongresszus a vasútegészségügyi intézmények önállóságának megtartása érdekében levélben fordult *Gyurcsány Ferenc* miniszterelnökhöz, *Molnár Lajos* egészségügyi és szociális, valamint *Kóka János* gazdasági és közlekedési miniszterhez.

A vita lezárása után a Kongresszus elfogadta a választmány és az ellenőrző bizottság beszámolóját, az SZMSZ-t és az ONYSZ programját, majd megválasztotta a szervezet választmányát, az ellenőrző bizottságot és a vezető tisztségviselőket. Tiszteletbeli elnök *Dr. Kun Dezső,* elnök *Pallos György,* alelnök *Kovács Vilmos,* ügyvezető elnök *Győri István,* a Pénzügyi Ellenőrző Bizottság elnöke *Pázmány Ferencné* lett.

Visi Ferenc

MÁV Cargo KÜT

A MÁV Cargo Zrt. Központi Üzemi Tanácsa az üzemi tanácsok elnökeivel együtt kibővített ülést tartott. Az ülésre meghívást kapott Kozák Tamás vezérigazgató, Apavári József és Kovács Imre vezérigazgató-helyettesek, valamint Simon Ferenc humánpartner szervezet vezető.

Cargo hírek Cargo hírek Cargo hírek Cargo

Zubály Bertalan KÜT elnök köszöntötte a megjelenteket, külön megköszönte a vezetőknek, hogy elfogadták a meghívást, amely azt jelenti, hogy a munkavállalók képviselőit a munkáltató komoly partnernek tekinti.

Elsőként *Kozák Tamás* vezérigazgató a 2006. év eredményeiről adott rövid tájékoztatást. Mint elmondta, pontos számokkal még nem rendelkezik, de az már bizonyos, hogy a MÁV Cargo Zrt. első üzleti éve eredményes volt. A kezdeti nehézségek ellenére a 2006. évi üzleti terv teljesült, amely valamennyi cargos munkavállaló érdeme. 2007 sem lesz könnyű, ugyanis új kihívásként jelentkezik a privatizáció.

Az árufuvarozás területén ez évben már teljes mértékben megvalósul a liberalizáció. Számolni kell további magánvasutak megjelenésével, de nagy áttörésre nem számít a vezetés. Elkezdődik a több éven át folytatódó vagon revitalizáció, amelyre jelentős összeget, hét évre mintegy húszmilliárd forintot fordít a MÁV Cargo Zrt. Még ütemesebben és gyorsabban történik majd az informatikai fejlesztés. A külföldi kapcsolatok megerősítésére regionális szállítmányozási egységeket alakítanak ki.

Kovács Imre vezérigazgató-helyettes Románia EU-s csatlakozásával kapcsolatos és a MÁV Cargo-t érintő határmenti megállapodásokat ismertette. Sajnálatos tény, hogy kisebb késéssel, 2007. február 1-jével sikerült a román vasúti vezetőkkel mindenben megállapodni. Néhány hónap múlva újra felülvizsgálják és ha kell, módosítják a megállapodásokat.

Apavári József vezérigazgató-helyettes szintén eredményesnek ítélte a múlt évet. Tájékoztatott a munkaköri besorolások felülvizsgálatáról, valamint a 2007. évi bérintézkedések végrehajtásáról. A felmerült kérdések között szerepelt többek között az *„MRP"*, azaz a Munkavállalói Résztulajdonosi Program is, amely – Apavári József tájékoztatása szerint – jelenleg tulajdonosi egyeztetés szintjén van. A korengedményes nyugdíjazás lehetőségével kapcsolatban elmondta, hogy egyelőre a vezetés nem gondolkodik ilyen lehetőségen.

A MÁV Cargo munkavállalók munkafeltételeinek és munkakörülményeinek javítására a vezetés jelentős összeget fordít 2007-ben. A MÁV Zrt-vel és az ingatlanokat üzemeltető társaságokkal elkezdődtek az egyeztetések. Szóba került a múlt évről megmaradt szabadságok kiadásának lehetősége. A munkáltató tájékoztatása szerint ebben a kérdésben még kormányszintű tárgyalások vannak, és további intézkedések várhatóak. Többen aggodalmukat fejezték ki a menetkedvezményekkel kapcsolatban, azonban erről még biztosat nem lehet tudni. A 2007-ben megalakuló személyszállítási társaság lesz ebben kompetens.

Simon Ferenc, a humánpartner szervezet vezetője a 2007. évi szociális segélykeret felosztására tett javaslatot, melyet a KÜT megtárgyalt és kisebb módosításokkal elfogadott.

A társaságnál tizenhat Üzemi Tanács (megbízott) működik, melyből jelenleg csak négynek van érvényes üzemi megállapodása. 2007. márciusban a Központi Üzemi Tanács egy egységesített üzemi megállapodási tervezetről kezdeményezett tárgyalásokat Apavári Józsefel.

Végül nem csak a tárgyalóasztalnál, hanem a *„zöld gyepen"* is megmérkőzött a *Horváth Ottó* üzemeltetési igazgató által vezetett MÁV Cargo és a KÜT focicsapata. Az első mérkőzést nagy küzdelemben a MÁV Cargo csapata nyerte, melyen a születésnapját ünneplő igazgató négy gólt rúgott. A második mérkőzés kiegyensúlyozott és szoros küzdelmet hozott, melyen egy góllal a KÜT csapata bizonyult jobbnak. Így összességében döntetlen eredmény született. A folytatásról is megállapodtak a csapatok, valamint azok vezetői, *Horváth Ottó* és *Zubály Bertalan*. **Z.B.**

Zöld/sárga és kék/sárga!

A lehető legmagasabb szintű megnyitóval kezdődött a találkozó. Dr Székely Csaba vezérigazgató a GYSEV-et jellemző családias hangulatú, humorral fűszerezett, kedves szavakkal köszöntötte a résztvevőket. Először Heinczinger István vezérigazgatót és más vezetőket, meghívott vendégeket majd a találkozó főszereplőit: a két cég pályakarrier illetve gyakornokképzésben résztvevő fiataljait.

Válasz köszöntőjében vezérigazgatónk köszönetet mondott a rendezésért, kiállt a két cég kapcsolata mellett, kiemelte az utánpótlás nevelés, az emberi kapcsolatok fontosságát és szorgalmazta a MÁV tekintélyének visszaszerzését. A folytatásban *Rankasz Dezső* humán igazgató többek között kijelentette: *„A legfőbb érték az ember!"* Jó volt ezeket hallani.

A köszöntők után következtek a programokban résztvevő fiatalok sokszor vidám, néha frissen ropogó, máskor lírai hangvételű, de mindenképpen magas színvonalú előadásai. Hol egyénileg, hol csoportosan szóltak magukról, a képzésről, vasúti kötődésükről. Láthattunk előadást a MÁV személyszállításáról, a GYSEV villamosításáról is. Persze egy adott színvonal el is várható diplomás munkatársaktól, akiket harmincszoros túljelentkezés után indítottak el ebben a speciális képzésben. Tulajdonképpen nagyon sok munkavállaló-barát kijelentést hallottam, ezért amikor *Virág Imre* személyügyi főosztályvezető szóba hozta a szakszervezetet, féltem: most szorulunk! De nem. Amikor a MÁV gyakornok képzését bemutatta, kiemelte, hogy szakszervezeti vezetők hívták fel a figyelmét arra a számunkra nyilvánvaló tényre, hogy az utcáról nem lehet szakembereket a vasútra hozni. *„A kalauz három évig csak lyukasztó!"* – így az intelem, amit komolyan vett. Szólt még a toborzás, kiválasztás módszereiről, állásbörzék és a vállalati image fontosságáról. Előadását „a vevő a király, a munkavállaló a herceg" szóvirággal zárta.

A programlista alapján még hosszan lehetne sorolni a két nap eseményeit, de én itt elbúcsúztam szíves vendéglátóimtól és Szombathely felé vettem az irányt. Ausztriai munkavállalás témájában szerveztek osztrák, magyar munkaügyi szakemberek fórumot. Természetesen a Régióközi Szakszervezeti Tanácsunk is képviseltette magát. Délután négyre zsúfolásig megtelt a terem. Rengeteg információt hallottunk, amit nem sorolok fel, inkább kimondom azt az érzést, mely estére hatalmába kerített. Ausztriában annyi esély van egy jó munkára, mint egy fiatalnak bekerülni a vasutak pályakarrier programjába. Így akinek nincs türelme, mehet Írországba, Svédországba, de tudjuk, a többség marad itthon. Viszont a többség nem maradt a teremben, hanem kihasználva a munkaerő szabad áramlásának lehetőségét EU-konform módon (angolosan) lelépett. Ekkor már nekem is eszembe jutott a soproni program utolsó pontja: borozgatás.

PZ.

Gőzmozdony Debrecenben

Csak kettő van belőle

Február 17-én farsangi, és Zsuzsanna napi program keretében mutatták be Debrecen Fatelep állomáson az 1923-ban gyártott, 349-023 pályaszámú keskeny nyomközű gőzmozdonyt. Ebből a típusból mindössze kettő működik hazánkban. Az egyik Szilvásváradon, a másik – jelenleg névadás előtt álló – múlt év decemberében került Debrecenbe, a Zsuzsi Erdei Vasút Kht-hoz.

A kalandos életű mozdony, a magyar gőzmozdonygyártás *„gyöngyszeme”* többek közt Petőházán, majd Nagycenken is szolgált – tudtuk meg *Pintér Gyulától,* a Kht. ügyvezetőjétől. A mozdony eredetileg a magyar honvédség részére készült. 50 lóerős, 9,6 tonna tömegű, és akár 30-40 km/órás sebességre is képes. Debrecenben 2-3 négytengelyes vasúti személykocsi vontatására szánják.

A Közlekedési Múzeum tulajdonában lévő masinát a nyíregyházi NYÍR-D-Tech Kft. újította fel. Többek közt a kazánja is újjászületett. A sokakat vonzó bemutatón jelen volt a felújítást végző cég vezetője, *Dankó András,* aki sokat áldozott e műszaki remekmű megmentésére és üzembehelyezésére.

A mozdonyt kalapos kéménye alkalmassá teszi az erdei közlekedésre anélkül, hogy tüzet okozna az útvonalon. A széntüzelésű mozdony szomját három köbméteres víztartály oltja. Mielőbb meg kell oldani, hogy a 16 km-re lévő végállomáson, Hármashegyalján is legyen vízvételezési lehetőség. Ezt követően nosztalgia- és kirándulójáratokkal ismertessék meg a diákokat, kirándulókat, vasútbarátokat a műszaki értékekkel és a környék természeti szépségeivel. A programok szolgálják a kikapcsolódást, tanulást, Debrecen környékének megismerését.

A változatos program alkalmával sokgyermekes családok, városvédők és természetkedvelők utaztak nyolc fűtött vasúti kocsiban a végállomásra, ahol disznótoros programon vettek részt, és a télbúcsúztatás keretében elégették a *„Kisze-babát”.*

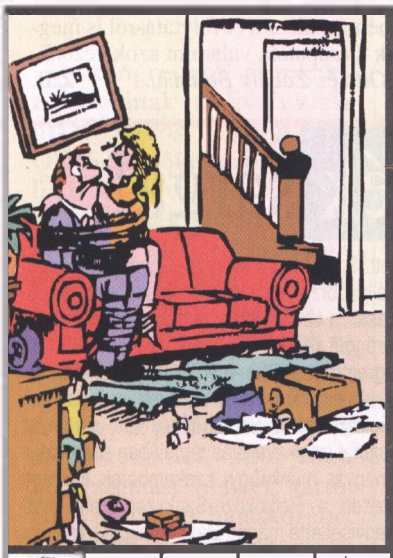
A gőzmozdony lenyűgözte a jelenlévőket. Vezetése külön tudomány. Most folyik a helyiek kiképzése. A rendezvényre a budapesti Vasúttörténeti Parkból érkezett *Molnár János* volt a mozdony vezetője.

Seress István

Magyar Vasutas

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete; www.vsz.hu; E-mail: vsz@axelero.hu – Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: Károlyi Marianna; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8; Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomás: Tízpont Nyomdaipari Társaság: 06/70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.10pont.hu; ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/ év



FEJUNK RÉSZE | TŰZRE VALÓ / GAZDASÁGI ÁG | JEGES, CSÚSZÓS | HATALMASSÁG | A MÚLT IDŐ EGYIK JELE | CSOKIMÁZAS SÜTEMÉNY | MINŐSÉGELLENŐR | VISSZAIDÉZ | A NEON VEGYJELE | BECÉZETT ERIKA | URALKODÓULÓHELYE

A POÉN 1. RÉSZE — R

TÖRLŐGUMI — SEHOVA / HATÁROZOTT NÉVELŐ

CSUPÁN, KIZÁROLAG — AZ ALJÁTÓL / MADÁRTESTRÉSZ — ELEMI RÉSZECSKE / TARTÓSÍTÓ OLDAT

DOHÁNYZÁSI ESZKÖZ RÉSZE — ILYEN VAJ IS VAN / DIÁK ESZKÖZE — ZUHANÁS / PARÁZSTÓLKILYUKAD — NORVÉG ÉS NÉMET AUTÓJEL / TÁLALÁS

TYÚKHANG / FORTE, RÖVIDEN — ENERGIA, RÖVIDEN / NAGYOT MONDÓ

FOGOLY / BÚZASZEM — IGEKÖTŐ / AZ EGYIK VILÁGTÁJ — NEMIS ALATT! / ZSINÓROS KABÁT

IMÁT ZÁRÓ SZÓ | CSORDULTIG TOLTVE | MOZGÁS LENDÜLETE | JÓKAI ...; ÍRÓ / TONNA, RÖVIDEN — KENŐCS / MADARAK TESTÉT BORÍTJA — SEMMI, NULLA / RIKOLTOZIK — NEM TEGEZ

FOLYADÉKKAL TELÍT — SÓSVÍZI / MIATT, NÉPIES SZÓVAL — ... ELŐTT; KORÁN / KOVADARAB!

SZED A LEVESES-TÁLBÓL — FELHŐPAMACS / DÍSZÍT, A SZÉLEIN! — DOHÁNYALKALOID / ALBUMBAN VAN!

PIACON ÉRTÉKESÍT — MOCSÁRI MADÁR / BALKÖZÉP! — VAN ILYEN IRAT IS! / AMPER, RÖVIDEN — HIBÁZÓ, RONTÓ

A POÉN 2. RÉSZE — ! — LEVEST FŰSZEREZ

kicsi kamat izgalmak nélkül

Biztonságban jobb.
A **marbles™** személyi kölcsön egészen kicsi kamatokat kínál forint alapon, **árfolyamkockázat nélkül.**
Ha már van hiteled magas kamattal, gurulj át hozzánk, és cseréld le!

apró kamatok
forint alapon
THM 12,68%-tól

forintalapú marbles™ személyi kölcsön 150 000 forinttól 4 millió forintig 1% kamatkedvezménnyel a VSZ tagjainak

Hitelösszeg	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
500 000 Ft	10 736 Ft	0 Ft	16,77%
850 000 Ft	16 894 Ft	0 Ft	13,35%
1 500 000 Ft	29 325 Ft	0 Ft	12,68%

Hívj minket még ma!

personális kölcsön
1% kamatkedvezménnyel
a **VSZ** tagjainak

marbles™ személyi kölcsön
(06 40) 480-480
www.marbles.hu

A HSBC Csoport tagja

A HSBC Holdings Plc-t 2004-ben a **világ legjobb bankjának** választotta az Euromoney Magazin. A **forintalapú** marbles™ személyi kölcsönt a Beneficial Zrt. nyújtja, amely a HSBC Csoport tagja. A kölcsön minden esetben a Beneficial Zrt. által végzett hitelbírálat függvénye. A fenti példáknál a futamidő 72 hónap. A THM mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. A kölcsön igénylésének alapfeltételei: életkor: 21-65 év, a jövedelem bankszámlára érkezzen, minimum nettó 55 000 Ft jövedelem **THM: 12,68%-22,56%**

Kérlek segíts, hogy esélyem legyen a gyógyulásra!

Egy beteg, de gyógyulásában reménykedő szegedi kisgyermek segélykiáltása

A 37 éves *Varga István,* a Gépészeti Üzletág Szegedi Fenntartási Műhelyének járművillamossági szerelője Szegeden él. Féltő gonddal neveli élettársával elsőszülött gyermekük Ádámot, és ötéves testvérét, Ákost. Ádám 1996. december 2-án – a születéskor bekövetkezett oxigénhiány miatt – multiplex agyi károsodást szenvedett. A mozgássérült, hasonló korú társaitól szellemileg is elmaradt kisfiú csak mászva, illetve tolókocsival tud közlekedni. A speciális gondoskodás miatt külön erre a célra létesített iskolába jár, nehezen ír és olvas, jelenleg negyedik osztályos.

Súlyos betegsége ellenére aranyos, életvidám, emberszerető, okos kisfiú. Édesanyja folyamatosan otthon tartózkodik, hogy gyermekének állandó felügyeletét ellássa, iskolába járását biztosítsa. A szülők eddig mindent megtettek gyermekük állapotának javulásáért, ám eddig nem sok eredménnyel.

Napos Oldal Alapítvány-Varga Ádám
számlaszám:
11735005–20530530
Az adományokat tisztelettel köszöni:
Varga István járművillamossági szerelő
6724 Szeged, Sárosi u. 5/a.
Tel: 62/493-506, mobil: 06/70/2488 -311
Márkus Tímea
Mobil: 70/2055 386
Varga Ádám, 11 éves kisfiú

A kis Ádi leleteit – a S.O.S. Szolgálat Alapítvány segítségével – kijuttatták a kínai Shenzeni klinikára, ahonnan biztató választ kaptak. Ezen a klinikán őssejtkezeléssel foglalkoznak, és nagy esélyt látnak a gyermek gyógyulására.

A külföldi gyógykezelés költsége – a klinika közlése szerint – 6 millió forint, amely meghaladja a szerény körülmények között élő vasutas család anyagi lehetőségeit. Ezért a nyilvánossághoz és a vasutas közösséghez fordulnak segítségért a költségek előteremtése érdekében. A Szegedi Napos Oldal a Sérült Emberekért Alapítvány felvállalta az Ádám gyógykezelésére indított gyűjtési akció megszervezését. Az itt közölt alszámlájukra várják az Ádám gyógykezelésére szánt nagylelkű adományokat.

Lejegyezte: **Szentes Bíró Ferenc**

BUDAPEST BANK

A GE Money Bank tagja

A Vasutasok Szakszervezete gondoskodása révén **Ön most különleges kedvezményekkel** veheti igénybe a Budapest Bank szolgáltatásait!

Budapest Hitelkártyák

első éves kártyadíj: 0 Ft

második évtől: 40% kedvezmény az éves kártyadíjból

- Ingyenes Budapest Mobilbank® Info szolgáltatás

Champions League Hitelkártya

első éves kártyadíj: 0 Ft

második évtől a hirdetményben található standard árazás lép hatályba

- Ingyenes Budapest Mobilbank® Info szolgáltatás

Várjuk Önt is kedvezményeinkkel bankfiókjainkban! Kérjük, hozza magával szakszervezeti kártyáját.

Ez a hirdetés nem minősül ajánlattételnek. A bank a kölcsönt a mindenkori hitelbírálat alapján nyújtja. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt és a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat.

THM: 40,53%.

Mi **igent** mondunk ügyfeleink elképzeléseire.
Ezért az ügyfeleink.

■ **Dolgozói Infovonal: 06-40-44-77-44** ■ **www.budapestbank.hu**

2007. ÁPRILIS

Megjelenik: 15 000 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVA: 1904-BEN

LI/4

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

A Vasutasok Szakszervezete 2007. április 12–13-án megtartotta XVI. Kongresszusát. A 142 megjelent küldött megvitatta és elfogadta a Választmány Beszámolóját és a VSZ Programját, módosította az Alapszabályt és megválasztotta a VSZ vezető tisztségviselőit.

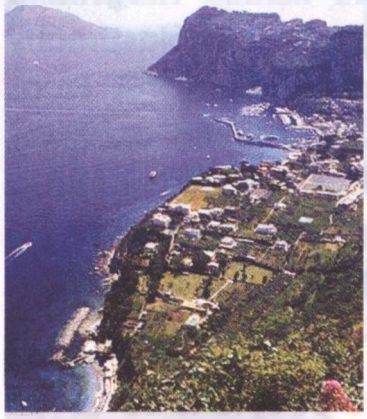
Kongresszusi tudósításunkat a 3-9. oldalon olvashatják.

Érezd az összefogás erejét!

Velünk erősebb leszel, Veled erősebbek leszünk!

Az Explorer Vasutas Világjáró Klub (egyesület) 2007. évi programterve

EXPLORER
Vasutas Világjáró klub



Bulgáriai Nyaralás (Sozopol) (12500 Ft +70 eurótól) 06.22-07.01.

Horvát Tengerpart (Brac) (9200 Ft+65 eurótól) 07.06-15. (2-8 ágyas apartmanokban.) Part: kavicsos/sziklás.

Velence-Róma (7600 Ft-tól) 07.20-23. Program: Velence, Róma.

Velence (5600 Ft) 07.20-22. Program: Velence, Lido.

Prága+Krakkó (6900 Ft) 07.27-30. Városnézések: Kutna Hora, Prága, Krakkó, Wieliczka.

Prága (4900 Ft) 07.27-29. Városnézések: Kutna Hora, Prága.

Új Erdélyi Körút (8500 Ft+45 eurótól) 07.29-08.03. (*Félpanzióval, busszal idegenvezetővel.) Program: Kézdivásárhely, Kovászna, Sepsibodok, Zág, Prázsmár, Szászhermány, Sepsiszentgyörgy, Brassó, Székelyudvarhely, Fehéregyháza, Ispánkút, Segesvár.

Auschwitz+Drezda (6900 Ft) 08.10-13. Program: Auschwitz és Birkenau tábor magyarnyelvű idegenvezetővel. Drezda: Opera, Zwinger.

Auschwitz (4900 Ft) 08.10-2. Program: Auschwitz és Birkenau tábor magyarnyelvű idegenvezetővel.

Horvát Tengerpart (Trogir) (10200 Ft+80 eurótól) 08.17-26. (2-8 ágyas apartmanokban.)

Hirdetéseinket a VSZ támogatta.

Új itáliai körút (11500 Ft+49 eurótól) 05.07-13. (2* szállodában, reggelivel.) Városnézések: Pisa, Catania, Siracusa, Taormina, Firenze.

Sziciliai Nyaralás (Patti) (11500 Ft+80 eurótól) 06.17-26. (Patti, bungallókban, Etna túrával.)

Honlapunkon a programleírások mellett képek, utazási információk is megtalálhatók. Legújabb letölthető anyagaink: Görög abc, EVVK működése, SZESZA, Cargo, BKSZE telefonkönyvek. Új rovatot indítottunk, Humorosak vagyunk címmel. Portálunkon napi frissítésű, jelenleg 166 vasúttal kapcsolatos hír olvasható.

A fenti programokat VSz tagok tagsági igazolvánnyal vehetik igénybe!
További részletek: http://www.evvk.hu honlapunkon; info@evvk.hu e-mail címen;
a 06+ 27-51 vasúti telefonon, kedden 9-15 h-ig; a 06 53 /342-884 vezetékes számon, hétköznap 18.00 h után illetve hétvégén;
a 06 30/3866-106 mobilszámon, napközben. SKYPE: Explorer Vasutas Világjáró Klub; IWIW: EVVK

MÁV LOKOMOTIV HOTELS ZRt.

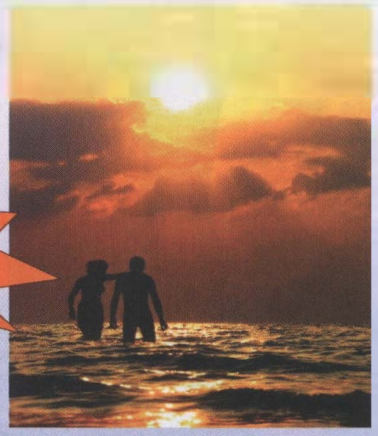
Kedvezményes Vízparti Üdülések MÁV aktív dolgozók részére

Szállodáink ideális helyszínek családi üdülésekhez. Üdülési ajánlataink a régi szép idők üdüléseinek családias hangulatát idézik, azonban szolgáltatásaink a mai kor elvárásainak is megfelelnek.
A szállodák parkkal és saját stranddal rendelkeznek (a Hotel Vonyarc** főszezonban belépőt biztosít a szállodával szemben található strandra). A nyaralás alatt animátorok gondoskodnak programok szervezéséről kicsiknek és nagyoknak egyaránt.

Üdülési Csomag tartalma:
- 7 éjszaka szállás 2 ágyas fürdőszobás szobákban és 2 x 2 ágyas lakosztályokban (keddtől-keddig)
- teljes ellátás (büféreggeli, menüválasztásos ebéd és vacsora)
- strand és parkoló térítésmentes használata
- programok (élőzenés táncos mulatság, gyermekprogramok stb.)

Kedvezményes csomagár: 56.130 Ft/fő/7 éj
gyermekeknek: 36.700 Ft/fő/7 éj
(érvényes: 06.26-08.20.)

FOGLALJON MÁR MOST!



Hotel Boglár*** - Tel.: 85-350-634; bboglar@mavhotels.hu
Hotel Gárdony*** - Tel.: 22-370-875; gardony@mavhotels.hu
Hotel Vonyarc** - Tel.: 83-348-035; vonyarcvashegy@mavhotels.hu

A megadott kedvezményes árak a MÁV ZRt. és az általa alapított társaságok és intézmények munkavállalóira vonatkoznak. Tartalmazzák a szállást, teljes ellátással és az áfát. Idegenforgalmi adó a helyszínen fizetendő a jogszabályoknak megfelelően!
2 éves kor alatti gyermekek térítésmentesen tartózkodhatnak a szállodáinkban a szülőkkel egy szobában, amennyiben nem igényelnek külön ellátást.
Gyermekkedvezmény 14 éves korig vehető igénybe. (A gyermekár étkezés szempontjából gyermekadagot jelent!)
További információ és foglalás a megadott telefonszámokon, valamint a 06-1-222-2240-es telefonszámon, illetve az udules@mavhotels.hu e-mail címen vagy a www.mavhotels.hu honlapon! VSZ tagoknak további 5% kedvezmény amennyiben a VSZ területi képviseletein jelentkeznek üdülésre!

Sodexho PASS
Üdülési Csekk

VSZ XVI. Kongresszusa

Verőfényes napsütés fogadta a Vasutasok Szakszervezete XVI. Kongresszusának küldötteit és meghívott vendégeit 2007. április 12-én. Budapest egyik legszebb részén, a Normafánál az Agro-Panoráma Hotel konferenciatermében néhány perccel tizenegy óra után csendült fel a Himnusz, majd látványos lézerbemutató varázsolta meghitté és ünnepélyessé a telt házas rendezvényt.

Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezete elnöke megnyitójában köszöntötte a megjelent küldötteket és vendégeket, és sikeres munkát kívánt a Kongresszusnak.

A rendezvényt tizennégy külföldi delegáció tisztelte meg jelenlétével.

Karácsony Szilárd, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke köszöntötte az orosz, ukrán, norvég, szerb, boszniai, osztrák, német, görög, cseh, szlovák és lengyel küldöttségek vezetőit. Ezt követően Simon Dezső átadta a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége által a XVI. Kongresszus tiszteletére adományozott kitüntetéseket.

Ezután *Pataky Péter,* a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének elnöke köszöntötte a Kongresszus résztvevőit, majd *Alexander Kirchner,* a Transnet elnökségi tagja a német, és *Koukos Epaminondas* a görög vasutasok nevében köszöntötte a küldötteket.

A Kongresszus ünnepélyes megnyitója az Örömódával, az Európai Unió Himnuszával ért véget, amelyet a Szolnoki Járműjavító Kft. Férfikórusa adott elő felvételről. *(A felvétel a Magyar Vasutas alapításának 100. évfordulója alkalmából rendezett ünnepségen készült.)*

Kitüntetettjeink

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a VSZ XVI. Kongresszusa tiszteletére kitüntetéseket adományozott, melyeket Simon Dezső, a VSZ elnöke adott át.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELISMERŐ OKLEVELE

Szekeres Sándor, szb-titkár, Szolnok Csomópont
Dr. Nemes Istvánné, gazdasági felelős, Utasellátó SZB
Bosznay József, szb-titkár, VSZ TEB Pécs
Pál György, bizalmi, Dombóvár Kocsivizsgáló Alapszervezet
Nagy István, főbizalmi, Eperjeske Átrakó Alapszervezet
Hajdú János, alapszervezeti elnök, ONYSZ Székesfehérvár
Ravadits István, területi képviselő, ONYSZ Szombathely
Dr. Bolla Erzsébet, szb titkár-helyettes, VKHT VEK Budapest

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ARANYJELVÉNY KITÜNTETÉS

Buzási József, területi képviselő, VSZ ONYSZ Pécs
Fridrich Imre, a VSZ Személyszállítási SZK vezetője
Gagna Ferenc, szb-titkár, Gépészeti Alapszervezet, Győr
Lengyel Péter, Dunakeszi Járműjavító Kft. SZB FEB tag
Kruchió István, szb-titkár, Gépészeti SZB Békéscsaba
Kósdi Józsefné, szb-elnök, Záhony Állomás SZB
Madarász György, forgalmi főbizalmi, Sajószentpéter
Papp Zoltán, a VSZ Területi Képviselet vezetője, Szombathely
Rákossy János, Miskolc Igazgatósági SZB volt titkára

„MAGYAR VASUTASÉRT" KITÜNTETÉS

MÁV VASJÁRMŰ Kft., Szombathely
A kitüntetést *Poór István,* vállalkozási igazgató vette át.

„VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉÉRT" KITÜNTETÉS

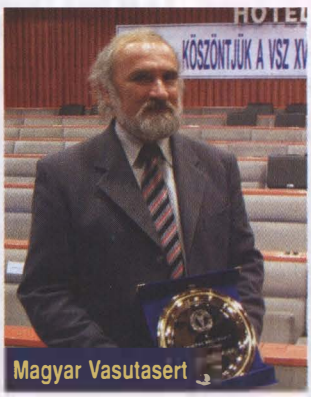
Kis Tamás, a VSZ GT érdekvédelmi alelnöke
Mári Gábor, a VSZ Szegedi TK volt vezetője
Papp József, Dunakeszi JJÜ KFt. SZB volt titkára
Polgár József, VSZ PMLI SZK volt vezetője

„MSZOSZ ÉRDEMÉREM" kitüntetés

Az Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége Elnöksége a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége javaslatára *„MSZOSZ Érdemérmet"* adományozott *Pauer Olivérnének,* aki a kitüntetést 2007. április 27-én veheti át.

GRATULÁLUNK A KITÜNTETETTEKNEK!

Aranyjelvényesek


Magyar Vasutasert

Vasutasok Szakszervezeteert

Harminc év a mozgalomban

MÁRI GÁBOR, A VSZ SZEGEDI TERÜLETI KÉPVISELET VOLT VEZETŐJE A SZAKSZERVEZETI MOZGALOMBAN FÜGGETLENÍTETT TISZTSÉGVISELŐKÉNT VÉGZETT HÁROM ÉVTIZEDES MUNKÁJÁÉRT A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉÉRT KITÜNTETÉSBEN RÉSZESÜLT.

Fiatalon került a szakszervezeti mozgalomba. 1976-ban már függetlenített szb-titkár volt a szegedi távközlő és biztosítóberendezési főnökségnél. A következő évben pedig a szegedi területi bizottság szervezési és káderosztály vezetőjévé lépett elő. Ebben a beosztásban is bizonyított. Erre utal, hogy 1989-ben a területi bizottság titkárává választották. A kilencvenes évek elejétől pedig – a területi bizottságok megszűnése után – a területi képviselet vezetőjeként folytatta a szakszervezeti munkát ez év elejéig. Közelgő nyugdíjba vonulására tekintettel ugyanis nem jelöltette magát.

– Elmondhatom, hogy életemnek csodálatos harminc éve volt, amit a Vasutasok Szakszervezete függetlenített tisztségviselőjeként a mozgalomban eltöltöttem. A harminc év alatt több cikluson át voltam a választmány és az elnökség tagja. Most, hogy elérkezett a nyugalomba vonulás ideje, ezektől a tisztségektől fájó szívvel, de meg kell válnom – mondta kissé elérzékenyülten.

– Mint független szakszervezeti vezetőnek, a rohanó élet sodrában adódtak sikerélményei?

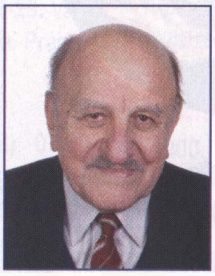
– Természetesen. Nekem már az is sikerélmény volt, hogy a szegedi területen olyan kollektívával dolgoztam együtt, amelynek minden tagja elkötelezett volt a mozgalom iránt, ugyanakkor a területi bizottság megszűnése után visszakerülve a szakvonalhoz, vezető beosztásban is megállták a helyüket.

– Hogyan tovább?

– Én most egy új állomáshoz érkeztem, de a vonatom, amelyről nem akarok leszállni, megy tovább. Olyan sokat köszönhetek a Vasutasok Szakszervezetének, hogy nem tudok elszakadni tőle. Ezért úgy döntöttem, hogy a lehetőségeim függvényében és a magam módján a jövőben is szeretnék részt vállalni a szakszervezeti munkában. Ott van például az üdültetés, vagy az alapszervezeti munka. Az utóbbiban úgyszólván személyre szabottan lehetne dolgozni. Hozzá szeretném tenni, hogy ott, ahol fogadókészség és az igény is megvan a segítségre. Az utódomnak már felajánlottam, hogy tapasztalataimat szívesen megosztom vele.

VF.

A Kongresszus Doyenje



A 82 ÉVES KUN DEZSŐ, A VSZ ORSZÁGOS NYUGDÍJAS SZERVEZETÉNEK (ONYSZ) TISZTELETBELI ELNÖKE – AKI BEVALLOTTA – IMMÁR 62 ÉVE TAGJA A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK, NEMCSAK ÉLETKORÁT, HANEM SZAKSZERVEZETI TAGSÁGÁT TEKINTVE IS A XVI. KONGRESSZUS DOYENJE, MÁS SZÓVAL LEGÖREGEBB RÉSZTVEVŐJE.

– Mikor és hogyan kezdődött a kapcsolat a Vasutasok Szakszervezetével?

– Orosházán huszonéves forgalmi szolgálattevőként 1944-ben engem választottak meg a szakszervezeti bizottság titkárának. Tizenkettő-huszonnégy szolgálat mellett voltam egy 600 tagú alapszervezet elsőszámú vezetője. Emlékszem, havonta tartottunk taggyűlést, melyen kétszáznál is többen vettek részt.

Ennek akkor szakadt vége, amikor 1948-ban felkerültem Budapestre a tiszti tanfolyamra. Bár ezzel szakszervezeti tagságom nem szűnt meg. Mivel a tisztképző elvégzése után huszonkét évig voltam az intézet igazgatója, most a kongresszuson is számos olyan küldöttel beszélgettem, akik a hatvanas és hetvenes években tisztképzőt végeztek.

Kun Dezső elérve az öregségi nyugdíjkorhatárt, 1985-ben nyugalomba vonult és átigazolt a Déli pályaudvar nyugdíjas alapszervezetéhez. Öt év után már tisztséget is vállalt. Kezdetben a tájékoztatási és képzési bizottság vezetőjeként, majd az elnökség tagjaként tevékenykedett, majd megválasztották az Országos Nyugdíjas Szervezet alelnökének. Tagja volt a választmánynak, valamint az oktatási bizottságnak.

– Van összehasonlítási alap a XVI. és a megelőző időszak kongresszusai között?

– Nagyon érdekes volt ez a kongresszus. Úgy ítélem meg, hogy szervezésben és külsőségeiben ez volt a legelegánsabb. Egyrészt mert a Normafa alatt, az Agro Panoráma Hotel konferenciatermében, gyönyörű környezetben tanácskoztunk. Másrészt a kongresszus megítélését a külsőségek mellett a tartalom minősége dönti el. A XVI. kongresszus e tekintetben is példaértékű volt. Az átfogó, mindenre kiterjedő beszámolót érdemi vita követte.

Emelte a színvonalat a meghívott vendégek, a Szociális és Munkaügyi Minisztérium államtitkárának, a MÁV és Cargo Zrt., a Szakszervezeti Szövetségek, az MSZOSZ, az Autonómok, a LIGA, a MOSZ és a VDSzSz vezetőinek megjelenése és felszólalása. Két nap után, amikor a kongresszus befejezte munkáját, útban hazafelé azt gondoltam, hogy nekem küldöttként ez volt az utolsó kongresszusom. De elmondhatom: a Vasutasok Szakszervezetében szép emlékekkel fejezem be választott tisztségviselői pályafutásomat – mondta búcsúzóul Kun Dezső.

Visi Ferenc

Az Ifjúsági Tagozatot képviselte

Nagyajtai Klára vezető jegyvizsgáló egyike volt azoknak a fiataloknak, akik munkatársaik bizalmából vettek részt a kongresszuson. Klárát a VSZ kiskunhalasi alapszervezete választotta meg kongresszusi küldöttnek. A bizalmat az ifjúsági tagozatban végzett munkájával érdemelte ki. 2000-ben lépett a MÁV szolgálatába és 2002 óta tagja a szakszervezetnek. Ez az első kongresszus, amelyen részt vett.

– Milyen élményekkel, tapasztalatokkal lett gazdagabb? – kérdeztem a kongresszus végén Klárát.

– Számomra érdekes és nagyon tanulságos volt a kongresszus. A beszámolókból és a vita során mi küldöttek megismerhettük, hogy a Vasutasok Szakszervezete hogyan képviseli a tagság érdekeit és milyen célokat tűzött maga elé a középtávú programjában. Ha hazamegyek, lesz miről beszámolni a kollégáknak.

A kongresszus abban is megerősített, hogy ha eredményeket akarunk elérni az élet- és munkakörülmények javításában, össze kell fogni. Meg kell győzni – elsősorban – a fiatalokat a szakszervezet szerepéről, mert nem ismerik. Én is azon a véleményen vagyok, hogy javítani kell a tagszervező munkán. Ezt azonban a fiatalok körében széleskörű tájékoztatásnak, felvilágosító munkának kell megelőzni.

V. F.

Délután Horváth Csaba levezető elnök felkérte Pöhacker Attilát, a Mandátumvizsgáló Bizottság vezetőjét, hogy tegye meg jelentését, majd Mári Gábor, az Ügyrendi Bizottság elnöke ismertette az ügyrendet. Mindkét napirend elfogadása után megkezdődött az elmúlt négy év munkájáról szóló választmányi beszámoló vitája.

A Beszámoló vitája

RÉSZLETEK SIMON DEZSŐ, A VSZ ELNÖKE SZÓBELI KIEGÉSZÍTŐJÉBŐL

Tisztelt Kongresszus! Tisztelt Küldött társaim!

A XV. Kongresszuson az európai uniós csatlakozást megelőző népszavazásra készültünk, ma már az EU tagjai vagyunk. A vasút átfogó reformjára készültünk azt remélve, hogy ez megoldja a vasút, a vasutasok felhalmozódott problémáit. Sajnos azt kell mondanom, ma még nem ért véget a vasútnál zajló átalakítási folyamat, amelyet nem nevezznék reformnak, és amely a vasutasok jelentős részének a létbiztonságát veszélyezteti...

...A 2007. év is próbára teszi érdekérvényesítő képességünket. Az előkészítő munkák elkezdődtek a MÁV Cargo privatizációja, a személyszállítás és Záhony kiszervezése tekintetében. A MÁV Zrt-nél folytatódik a létszámleépítés, tizennégy mellékvonalon szűnt meg a vasúti forgalom. Elkezdődött az egészségügyi reform, amely a vasutasokat mint ellátottakat, az egészségügyben dolgozó tagjainkat mint ellátókat mélyen érinti. A Vasutasok Szakszervezete – határozott fellépésének köszönhetően mindeddig példátlan módon – a helyzet rendezése érdekében a kormánnyal tárgyalóasztalhoz ült, és eredményes megállapodást kötött...

Tisztelt Küldött társaim!

...Az elmúlt négy évben végzett érdekvédelmi munkánk eredményeit, hiányosságait egy szóbeli kiegészítőben lehetetlen felsorolni. Nem szóltam a négyéves megállapodásról, sem a régiről, sem az újról. Nem szóltam az éves bérfejlesztésekről, kollektív szerződésekről, amelyeknek megkötésével egyre több munkánk van, mert egyre több szerződést kell kötnünk, mert a munkáltatók egyre olcsóbban és egyre rugalmasabb munkaidő beosztással kívánják a munkavállalókat foglalkoztatni. Nem szóltam a szakszervezeti kifogások és perek sokaságáról. Nem szóltam azokról a problémákról, amelyekkel nap mint nap szembe kell néznie a gazdasági társaságokban, vasútegészségügyben dolgozó tagjainknak. Fel kell tennem a kérdést, vajon hány eredményes bértárgyalásról, kollektív szerződésről kell számot adni a következő kongresszusunkon. Vajon hogyan alakul érdekérvényesítő képessége szakszervezetünknek, ha a MÁV-ot tovább darabolják, a gazdasági társaságok jelentős részét privatizálják. A válaszokat elődeink tudták, a különböző szakmákban dolgozók a kölcsönös bizalom és szolidaritás jegyében vettek részt a mindennapok küzdelmében. Együtt, és csak együtt sikerült a kihívásokra megtalálniuk a megfelelő válaszokat.

Éppen ezért szervezetpolitikai munkánk egyik alappillére a szakszervezeti tisztségviselők oktatása volt és a jövőben is az kell, hogy legyen. Szakszervezetünk anyagi lehetőségeinek javulásával arányosan növelni kell az oktatások színvonalát. Az elmúlt időszakban lehetőséget adtunk a rétegszervezetek oktatásaira is. Másik nagyon fontos kérdés a tagmegtartó tagszervező munka. Szakszervezetünk erejét, tekintélyét tagságunk adja. Az elmúlt négy évben több tagszervezési akciót tartottunk, amelyek eredményesek voltak...

Tisztelt Küldött társaim!

...Szomorú kötelességemnek kell eleget tennem amikor bejelentem, hogy a Vasutasok Szakszervezetének korelnöke, ***Feleky Pál*** 2005. február 8-án, 83 éves korában eltávozott közülünk. *(A küldöttek egyperces felállással emlékeztek meg a VSZ korelnökéről, tisztségviselő társainkról és tagjainkról, akik ma már nem lehetnek köztünk.)*...

...A Vasutasok Szakszervezete hagyományainak megfelelően számos rendezvényt szervezett, amelyet tagjaink igényeltek. A majális és a sportnapokon túl két jelentős rendezvényt kell kiemelnem. A Magyar Vasutas megalapításának 100. évfordulója és a vasutas szakszervezeti mozgalom megalapításának 110. évfordulója alkalmából tartott ünnepségeket...

Küldött társaim!

...A jelenlegi vagyoni helyzetünk stabil. Fontos, hogy egy sztrájk esetére jelentős összegű készpénz álljon a Vasutasok Szakszervezete rendelkezésére. Jelenthetem a tisztelt kongresszusnak, az elmúlt négy évben jelentős pénzügyi tartalékot képeztünk, és egy sztrájk esetére is fel vagyunk készülve...

...Az elmúlt négy évben a szolgáltatásainkat sok új tartalommal bővítettük, ezek közül a következőket emelem ki;

- tagkártya és a hozzá kapcsolódó szolgáltatás költségei,
- a baleseti gyorssegély összegét százezer Ft-ról százötvenezer Ft-ra növeltük,
- a munkahelyi részkártérítést tagjaink részére segély formájában kifizetjük,
- a Magyar Vasutas példányszámát jelentősen megnöveltük és színessé tettük,
- a rendkívül nehéz élethelyzetbe került tagjaink részére központi szociális segélyt adtunk,
- a nyugdíjas szervezetünk oktatási költségeit átvállaltuk...

Tisztelt Kongresszus!

...A Vasutasok Szakszervezete nevében meg kell köszönnöm a gazdasági társaságokban, a GYSEV-ben dolgozó tagjainknak, hogy minden nehézség ellenére kitartottak a Vasutasok Szakszervezete mellett.

Külön kell megköszönnöm a rétegszervezetekben folyó munkát. Az ONYSZ vezetésének köszönöm azt az önzetlen, sorétű és aktív munkát, amellyel nagymértékben hozzájárultak a VSZ eredményeihez. Ki kell emelnem a női és az ifjúsági szervezet kimagasló munkáját, amely meghatározó irányvonalat, húzóerőt is képvisel úgy a szervezetünkben, mint az MSZOSZ-en belül...

...A beszámolási időszak eredményei közösek, valamennyi tisztségviselőnk munkáját dicséri. Tudom, tagságunk egyre jobb és több eredményt vár el tőlünk. Ehhez nélkülözhetetlen a kölcsönös bizalom, az eddigiektől is jobb munkahelyi légkör, egymás munkájára történő odafigyelés és annak tiszteletben tartása. Úgy gondolom, ez teremtheti meg a szervezeten belüli jó munka és együttműködés biztos alapjait...

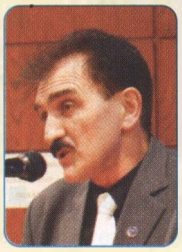
A Beszámoló és a szóbeli kiegészítés teljes szövege a www.vsz.hu honlapunkon olvasható.

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja – Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete: www.vsz.hu; E-mail: vsz@t-online.hu – Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: Károlyi Marianna; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8; Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomás: Tízpont Nyomdaipari Társaság: 06/70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.tizpont.hu; ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/év

Hozzászólások

Az elnök szóbeli kiegészítője után Fekete Gyuláné a FEB, és Vathi Klára a PEB elnöke az írásos jelentéshez tett szóbeli kiegészítője hangzott el, majd Győri István levezető elnök az elmúlt négy évet értékelő hozzászólásokra kérte fel a küldötteket.



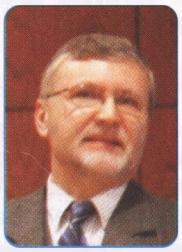
Bodnár József kapott elsőként szót, aki a Miskolci Területi Képviselet és a TEB Szakmai Képviselet szóvivőjeként adta közre gondolatait. Ennek keretében a nyilvánosság erejéről szólva feltette a kérdést: vajon tudja-e minden vasutas munkavállaló, hogy a VSZ hatékony fellépésének eredménye a menetkedvezmény megőrzése? Majd a *„potyautas"* kérdés megoldását hiányolta az MSZOSZ-től. Kitért még a MÁV-nál alkalmazott bérrendszer hiányosságaira, a munkáltatói döntési rendszer kuszaságai miatt az érdekegyeztetés útvesztőin tett *„kalandozásokra"*. Kiemelte a belső szolidaritás és a társszervezetekkel való együttműködés szükségességét. Beszélt az üzemi tanácsok és munkavédelmi képviseletek fontosságáról, valamint a vasutasság jövőjéről. Mint elmondta, a további mellékvonal bezárások ellen egységesen kell fellépni, ahogy azt a távközlés kiszervezése ellen sikerült megvalósítani.

Dr. Kun Dezső, a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezet tiszteletbeli elnöke a négy évvel ezelőtti kongresszusi döntés újbóli megerősítésével önálló Közlekedési Minisztérium létrehozását kezdeményezte. Kiállt az önálló Vasutas Nyugdíjigazgatóság fennmaradása mellett. Megoldásként a huszadik *„megyei"* intézmény működtetéséhez szükséges forrás állami költségvetésből támogatásként való finanszírozását tartaná elfogadhatónak.

Szabó Béláné a Szolnoki MÁV Kórház dolgozói nevében köszönte meg a vasutasok támogatását, amelyet a vasútegészségügy és abban dolgozók érdekében az év elején fejtettek ki. Mint elmondta, a sztrájkfenyegetés eredményeként maradhattak meg az intézmények, a vasutas ellátottak jogai és a vasútegészségügyiek menetkedvezménye. Befejezésül kihangsúlyozta: *„Köszönöm, hogy megtapasztalhattam az összefogás erejét".*

Lakatos Jánosné hozzászólásában a MÁV átszervezéséből adódó gondok közül az érdekegyeztetés folyamatos fenntartása kapcsán elmondta, hogy a Vasutasok Szakszervezete érdeme, hogy a munkáltatói döntési pontokhoz tudta igazítani a szervezetét. Példaként említette a MÁV Cargo Zrt. megalakítását, melynek során megkötött megállapodás mára méginkább felértékelődött.

Fogl Zoltán a gazdasági társaságokkal kapcsolatosan elmondta, hogy helyzetük semmit sem változott az elmúlt időszakban. Továbbra is sújtja őket az anyavállalat nehéz helyzete, a megrendelések és a pontos fizetés hiánya. A bérek és a kollektív szerződésekben megszabott juttatások is alacsonyabbak, mint a MÁV-nál. Például csak elvétve működik VBKJ-rendszer a gazdasági társaságokban. Fogl Zoltán kiállt a hazai ipar védelmében, és keret-kollektív szerződés megkötését szorgalmazta.



Papp Zoltán arra hívta fel a figyelmet, hogy a vasút napjainkban is folyó szétszervezése következtében ma már csak a szakszervezet tartja össze azt, ami százhatvan évig egységként működött. Ebben kiemelt szerep jut az alapszervezeteknek és a területi szervezeteknek. Valamennyi tisztségviselőnek köszönetet mondott a tagszervezésben végzett munkáért, ami segített megőrizni a VSZ erejét, hiszen – mint mondta – az összetartozás a legfontosabb értékünk.

Hercegh Mária a VSZ Nőtagozat *„dicsőségeiről"* adott számot. Hiszen nagy szerepük volt az Esélyegyenlőségi Törvény és a MÁV-nál elsőként létrejött Esélyegyenlőségi Terv előkészítésében. Kritikaként elmondta, hogy sajnos a mai foglalkoztatás-politikából teljesen kifelejtik a vasutat, amely része lehetne az esélyteremtésnek.

Fridrich Imre a szakszervezet alkalmazkodó képességének javítását hangsúlyozta, mert a folyamatosan változó környezetben csak az maradhat életben, aki képes rá. Elmondta, hogy az elmúlt négy évben a VSZ megfelelő válaszokat adott. Például a személyszállítás területén a jelentős létszámcsökkentés ellenére nőtt a taglétszámunk.

Meleg János a VSZ Gépészeti Intéző Bizottságának a legutóbbi üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő választásokon elért eredményeit ismertette. Mint elmondta, a változó környezetben elért sikerhez jelentős részben hozzájárult a gépészek összefogása, amelyet számos közösségi rendezvény megtartásával alakítottak ki és tartanak fenn. Megemlékezett két az elmúlt ciklusban elhunyt aktív tisztségviselő kollégánkról: *Koleszár Istvánról* és *Vass Károlyról.*

Németh Tibor a kongresszus ünnepélyes megnyitójával kapcsolatban elmondta, hogy az méltó volt a több mint száztíz éves múltunkhoz és eredményeinkhez. Megköszönte a VSZ vezetésének, hogy a Zamárdiban lévő üdülőt sikerült megőrizni a vasutasok számára, és a vezetőválasztáshoz sok sikert kívánt.

A kongresszus a Beszámolót, a PEB és a FEB jelentését a vitát követően az elhangzott kiegészítésekkel együtt egyhangúlag elfogadta.
(A Beszámoló szövege a VSZ honlapján *(www.vsz.hu)* olvasható.)

Bemutatjuk a VSZ vezetőit

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 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.

Karácsony Szilárd, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke

Szakképzettségeim: Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola, vasútgépész üzemmérnök (1982); műszak tanár (1986); Pénzügyi és Számviteli Főiskola, üzemgazdász (1995). Nyelvismeret: Angol üzleti szaknyelvű középfok (2007).

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 tevékenységet irányítottam.

A Széchenyi István Főiskola és az MSZOSZ által közösen 1997 februárjában beindított Munkaerőpiaci 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 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.

Fogl Zoltán, a VSZ gazdasági társaságok érdekvédelmi alelnöke

1965-ben járműlakatos szakmát szereztem és a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzemben kezdtem dolgozni. 1973-ban végeztem a Latinka Sándor Gépipari Technikumban Szombathelyen. 1982-től szállítási csoportvezetőként dolgoztam. 1986-ban vasútgépész technikusi vizsgát tettem, majd 1988-ban felsőfokú vasútgépész képesítést szereztem.

A Vasutasok Szakszervezetének 1962 óta vagyok tagja. 1968 óta töltök be szakszervezeti tisztséget. 1978-tól bizalmi, 1989-től osztálytitkár-helyettes, 1992-től szb-titkár voltam. 1998-tól az SZB elnöke, 1999-től 2006 októberéig az alapszervezet titkára voltam a MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft-nél Szombathelyen.

A Vasutasok Szakszervezete országos vezető testületeinek munkájába 1998-ban kapcsolódtam be a VSZ választmányi tagjaként. 2000-ben a VSZ Járműjavító Kft-k Intéző Bizottságának titkár-helyettese, majd 2003-tól titkára lettem. Még ebben az évben választottak meg a VSZ Gazdasági Társaságok Érdekegyeztető Bizottsága (GTÉB) ügyvivő elnökévé és az MSZOSZ Szövetségi Tanács tagjává. A GTÉB tárgyalódelegációja ügyvivőjeként aktívan vettem részt az érdekegyeztetésben, ahol kellő tárgyalási ismeretet, jogi és tárgyalási tapasztalatot szereztem. 2004-től a MÁV Vasjármű Kft. Üzemi Tanács elnökeként, majd 2006-tól mint IB-titkár függetlenített tisztségviselőként végzem érdekvédelmi munkámat.

Meleg János, a VSZ vasúti érdekvédelmi alelnöke

1979-ben léptem a MÁV szolgálatába. Eredeti szakmám szerint vasúti járműszerelőként helyezkedtem el, majd kocsivizsgáló, a gimnázium és a MÁV Tisztképző elvégzése után művezető lettem. A szakszervezeti munkába 1976-ban kapcsolódtam be. A hatvani Szakmunkásképző Intézetben váltam mozgalmi emberré. A nyolcvanas évek közepén a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége tagja voltam. 1994-ben választottak meg a Hatvani Vontatási Főnökség szb-titkárának. 1997-től a VSZ Budapesti Területi Képviseletének referenseként, majd 1999-től titkár-helyettesként dolgoztam. 2002-ben választottak meg a VSZ Gépészeti Intéző Bizottság titkárának, majd a 2007. évi választáson ismét bizalmat kaptam.

2003-tól vagyok a Vasutasok Szakszervezete Kulturális Alapítványa kuratóriumának elnöke.

Az elmúlt években minden területen arra törekedtem, hogy sikeres csapatot tudjak építeni.

Tisztségviselőként a tagszervezési-tagmegtartó munkát tekintettem legfontosabb feladatomnak.

Számos közösségi rendezvény szervezése kötődik hozzám. Az érdekvédelem területén a kollektív szerződések és megállapodások megkötését és betartatását tartom a legfontosabb feladatnak.

Módosult a VSZ Alapszabálya

A KÖVETKEZŐ NAPIREND KERETÉBEN A KONGRESSZUS MEGTÁRGYALTA ÉS MÓDOSÍTOTTA A VSZ ALAPSZABÁLYÁT. A NAPIREND ELŐTERJESZTŐJE KARÁCSONY SZILÁRD, LEVEZETŐ ELNÖKE PEDIG ZUBÁLY BERTALAN VOLT. TERJEDELMI OKOKBÓL CSAK A LEGFONTOSABB MÓDOSÍTÁSOKAT ISMERTETJÜK.

A tagdíjat érintő szabály-változások

A leglényegesebb változás, hogy a végkielégítés a tagdíj megállapítása szempontjából nem számít keresetnek.

Törvényváltozási okokból töröltük a sorkatonai, vagy alternatív szolgálatot teljesítőkre vonatkozó részeket.

Pontosodtak az alapszervezetek kötelességei is. Eszerint az alapszervezetek szabályszerű működéséhez évente költségvetést, gazdálkodásáról beszámoló jelentést, éves tevékenységéről beszámolót kell készíteni, melyeket az SZMSZ-ben megjelölt testület fogad el, és amelyről a tagságot tájékoztatni kell.

Bővülő szolgáltatások

A Vasutasok Szakszervezete számos olyan szolgáltatást nyújt tagjainak, amelyek egy részét attól függően, hogy a tagok melyik alapszervezethez tartoznak, jelentős különbséggel vehetnek igénybe. Például a balesetbiztosítás az alapszervezetek döntése alapján történt, azaz nem minden VSZ-tag volt biztosított, illetve a temetési segély mértéke elsősorban attól függ, hogy mennyien tagjai az adott alapszervezetnek. A VSZ tagjait azonos teherviselés mellett szolidaritás alapján a jelenleginél egységesebb szolgáltatások illetik meg. Ennek megvalósítására hozta létre a Kongresszus az Egységes Szolidaritási és Szolgáltatási Alapot (ESZSZA).

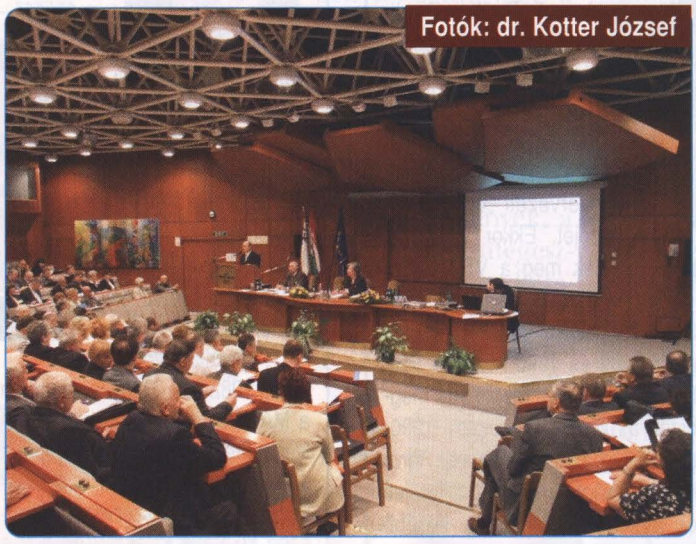
Ezért bekerült az Alapszabályba, hogy a VSZ a tagjai részére szolidaritás alapján információs, segélyezési, jogi és egyéb, érvényes tagsági igazolvánnyal igénybe vehető szolgáltatásokat nyújt.

Az ESZSZA mértékét a tagdíj 10%-ában állapította meg a Kongresszus. Ennek megfelelően a szakszervezeti tagok által befizetett, tőlük levont tagdíjak 45%-ának felhasználása az alapszervezet önálló döntési hatáskörébe tartozik, 45%-át a Választmány által évenként jóváhagyandó VSZ központi költségvetés keretei között használják fel.

A tagdíjak 10%-a a szolidaritáson alapuló információs, központi temetési segély, jogi és egyéb, érvényes tagsági igazolvánnyal igénybe vehető szolgáltatások költségeire nyújt fedezetet. Az Egységes Szolidaritási és Szolgáltatási Alapból fedezendő szolgáltatásokról és azok költségkeretéről a Választmány a VSZ központi költségvetésre vonatkozó szabályainak betartásával dönt. Feltételrendszerét a VSZ Szervezeti és Működési Szabályzata külön melléklete tartalmazza. *(Várhatóan a Választmány 2007 májusi ülésén dönt az ESZSZA tartalmáról szerk.).*

A tagok jogait tovább pontosították. Ezek szerint a VSZ tagjai meghatározott esetekben intézményes, baleseti és kártérítési segélyben részesülnek, indokolt esetben pedig szociális segélyt igényelhetnek.

Az alapszervezet által fizethető segély mértékét és odaítélésének módját a VSZ Segélyezési Szabályzata alapján a helyi szervezetek döntik el. A tagok jogosultak igénybe venni az Egységes Szolidaritási és Szolgáltatási Alapból nyújtott szolgáltatásokat. A tag fenti jogait nem gyakorolhatja, ha folyamatos tagdíjfizetési kötelezettségének nem tesz eleget.


Fotók: dr. Kotter József

Szervezeti változások

Változott a Választmány és az Elnökség összetétele.

A Választmány létszáma legfeljebb 31 lehet, amelyből maximum 6 tisztségviselő lehet főállású. Tagjai a VSZ elnöke és három alelnöke, az Országos Nyugdíjas Szervezet delegálása alapján három tag, az Ifjúsági Tagozat delegálása alapján és a Női Tagozat delegálása alapján kettő-kettő fő.

A további húsz társadalmi tisztségviselőt a vasúti szolgálati helyekről és gazdasági társaságoktól kell delegálni létszámarányosan.

Az Elnökség a jövőben legfeljebb huszonegy tagú lehet. A testület tagja a VSZ elnöke és három alelnöke, a területi és szakmai képviseletek vezetői, valamint az ONYSZ elnöke.

A vezető testületek összetételében bekövetkezett változások érintették azok feladat-, jog- és hatáskörét is.

Az Alapszabály hatályos szövege letölthető a VSZ honlapjáról: www.vsz.hu.

A Kongresszus első munkanapjának végén választották meg a VSZ vezető tisztségviselőit. Képünkön Király Károlyné, a Jelölőbizottság elnöke szóbeli tájékoztatóját tartja. A napirend levezető elnöke Horváth István volt.

Második munkanap

A VSZ XVI. Kongresszusának második munkanapján egyetlen napirend, a VSZ Programja szerepelt. Az elnöki megnyitó után *Csizmár Gábor,* a Szociális és Munkaügyi Minisztérium politikai államtitkára kért szót, aki a Kormány nevében üdvözölte a kongresszusi küldötteket és rajtuk keresztül a MÁV-nál és a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságokban és intézményekben dolgozó VSZ-tagokat. Mint elmondta, a Kormány szándéka szerint a vasútnál folyó átalakulás mind a társadalom, mind pedig a vasutasok hosszútávú érdekeit szolgálja. Kérte, hogy ne tekintsük munkavállaló-ellenesnek a változásokat. Mint mondta, ha a munkahelyek nem is stabilak, arra törekszenek, hogy a foglalkoztatás lehetőségét mindenki számára biztosítsák.

Ezt követően került sor a Program vitájára, melyet meghívott vendégek jelenlétében folytatott le a testület. A meghívást elfogadta és a Kongresszuson megjelent *Kamarás Miklós,* a MÁV Zrt. Igazgatóságának elnöke, *Heinczinger István,* a MÁV Zrt. vezérigazgatója, *Dióssy Gábor,* a MÁV Cargo Zrt.

Igazgatóságának elnöke, *Kozák Tamás,* a MÁV CARGO Zrt. vezérigazgatója, *Zsoldos Marianna,* a MÁV Zrt. humánerőforrás igazgató, *Pataky Péter,* az MSZOSZ elnöke, *Dr. Borsik János,* az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke, *Gaskó István,* a Liga Szakszervezetek elnöke, *Filvig István,* a SIGNAL Biztosító elnök-vezérigazgatója.

A napirendhez *Zlati Róbert,* a Programszerkesztő Bizottság vezetője fűzött szóbeli kiegészítést. A vitában tizenegyen szólaltak fel. *Bernáth Katalin,* a VSZ Miskolc Területi Képviselet vezetője a munkahelyi szinteken a munkáltató által központosított döntési rendszer miatt ellehetetlenült érdekegyeztetést kritizálta.

Pöhacker Attila, VSZ Záhonyi Területi Képviselet vezetője kérte a Kongresszust, hogy a tevékenység-kihelyezések esetében a *„nem támogat"* kifejezést cseréljük ki *„minden eszközzel megakadályoz"* szavakra. Majd indoklásában a záhonyi átrakókörzetben folyó átalakulási folyamatok ott dolgozókra gyakorolt negatív hatásait és a helyi szakszervezeti lépéseket ismertette. Beszéde végén kihangsúlyozta, hogy a tárgyalásos megoldást támogatják, de a hosszan fennálló bizonytalanság miatt felkészültek a nyomásgyakorlás eszközeinek használatára is.

Fridrich Imre a személyszállítás közelgő kiszervezésével kapcsolatos elvárásokat ismertette, *Mándoki Imre* pedig a Szolnoki Járműjavító Kft. előtt álló kihívásokról adott áttekintést. *Bodnár József* egy kongresszusi nyilatkozat újságban történő közzétételét javasolta, *Viczainé Doróczi Mária,* a MÁV Informatika szb-titkára a gazdasági társaságok és az ott dolgozók kiszolgáltatottságáról beszélt. *Pallos György* a vasutas nyugdíjasok egyre nehezülő helyzetét mutatta be és elismeréssel szólt a MÁV és az ONYSZ közötti megállapodáson alapuló együttműködésről. *Dr. Nagy Attila* üzemorvos a foglalkozás-egészségügy fontosságára és vasutas járóbeteg-ellátó rendszer fennmaradásának szükségességére hívta fel a figyelmet vasútbiztonsági szempontok alapján. *Lengyel Istvánné* a privatizáció előtt álló világszínvonalú egyedi kocsigyártó szaktudással rendelkező Debreceni Járműjavító Kft. dolgozóinak nevében kérte a MÁV vezetőinek emberközpontú segítségét. Szabó Béláné a vasútegészségügyben foglalkoztatottak érdekeiért emelt szót. Befejezésül *Lakatos Jánosné* a szintén privatizáció alatt lévő MÁV Cargo Zrt. VSZ-tagjai nevében kért korrekt együttműködést a gazdasági társaság megjelent vezetőitől.

A vita lezárását követően a Kongresszus az elhangzott változtatási javaslatokkal együtt egyhangúlag elfogadta a VSZ 2007-2011-re érvényes Programját. Ezután szinte valamennyi meghívott vendég felszólalt. *(Terjedelmi okokból a hozzászólásokat a Magyar Vasutas következő számában tesszük közzé.)* A Kongresszus zárónyilatkozat elfogadásával fejezte be munkáját. Az elnöki zárszót követően a Szózat eléneklésével zárult a VSZ XVI. Kongresszusa.

Kongresszusi Nyilatkozat

A Vasutasok Szakszervezete XVI. Kongresszusa követeli, hogy a Magyar Köztársaságnak tiszta, áttekinthető vasútpolitikája legyen, melyhez elengedhetetlennek tartja egy önálló Közlekedési Minisztérium létrehozását.

A Vasutasok Szakszervezete következetesen kiáll a vasúti közlekedési rendszer fejlesztése mellett. A vasúthálózatnak az ország régióinak egyenletes fejlődését kell szolgálnia, éppen ezért elutasítjuk a vasútvonalak számának bármilyen módon történő csökkentését.

A munkahelyek megőrzéséért érdekeltek vagyunk a vasút versenyképessé tételében, amelyhez az elavult eszközök felújítása elengedhetetlen. A fejlesztések végrehajtása során kiemelt szerepet kell kapniuk a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságoknak, amelyeket jelenleg sújt a megrendelések hiánya. Nem tűrjük a szakmakultúrák eltűnését.

A MÁV Cargo Zrt. küszöbön álló privatizációja során a tagjaink foglalkoztatás-biztonságának megőrzését kiemelt feladatunknak tekintjük. Támogatjuk a MÁV Cargo Zrt. önálló járműjavító-bázisának megteremtésére irányuló törekvéseket.

Záhonyi átrakókörzet és személyszállítás kiszervezése során következetesen kiállunk az eddig már elért, az érintett munkavállalók foglalkoztatásbiztonságát és jövedelmi viszonyait érintő vívmányainkért.

Céljaink és követeléseink eléréséhez együttműködésre törekszünk valamennyi hazai és nemzetközi társszakszervezettel és kérjük tagjaink és a vasúti szektor munkavállalóinak tevőleges támogatását.

Budapest, 2007. április 13.

Vasutasok Szakszervezete
XVI. Kongresszusa

AHOGY ELŐZŐ ÍRÁSOMBAN JELEZTEM, FOLYTATJUK AZ EGÉSZSÉGGEL ÉS MUNKABIZTONSÁGGAL ÖSSZEFÜGGŐ PROBLÉMÁK ELEMZÉSÉT, MELY A MÁV ZRT-NÉL, A TERÜLET TULAJDONOSÁNÁL IS JELENTKEZIK, ILLETVE FENNÁLL EGYES KÜLSŐ VÁLLALKOZÓNÁL, JOGUTÓD MUNKÁLTATÓNÁL.

„Ki kivel van”?

2.

Problémák a teljesség igénye nélkül: gazdasági nehézségek, nem megfelelő létszám, szervezési, oktatási hiányosságok vagy formális oktatás, nem megfelelő szemlélet, stb. lehetnek, és véleményem szerint egyes bekövetkezett munkabalesetekkel összefüggésbe hozhatók. A számomra lesújtó munkabaleseti helyzetet *(amely inkább vonatkozik a külső vállalkozásokra, mint a MÁV Zrt. munkavállalóira)* elemezzük a MÁV Zrt. EBK statisztikai adatainak segítségével. A vizsgált időszak 2004. január 1-jétől 2007. január 31-ig. *„A MÁV Zrt. területén a külső vállalkozókat ért munkabalesetek száma a vizsgált időszakban folyamatosan növekedett. Súlyos balesetek viszonylag nagy arányban következtek be. A vizsgált időszakot megelőző években a MÁV Zrt-nél hasonló munkakörökben foglalkoztatottakat érő súlyos munkabalesetek az összes súlyos munkabaleset 10-15%-át tették ki. Ezzel szemben, a külső vállalkozókat ért súlyos balesetek száma az elmúlt években meghaladta a MÁV Zrt. összes súlyos munkabaleseteinek 100%-át”.*

2004. január és 2007. január között 19 külső vállalkozót, és 12 MÁV Zrt. munkavállalót ért súlyos munkabaleset. Külső vállalkozók súlyos munkabaleseteinél a sérülés jellege: áramütés 9, elütés vasúti járművek által 7, épületszerkezet által okozott sérülés 1, rakodógép által okozott sérülés 1, esés vasúti járműről 1 eset. Külső vállalkozók súlyos munkabaleseteinek foglalkoztatás szerinti megoszlása: MÁV-val közvetlen vállalkozói jogviszonyban 7, Vállalkozó közvetlen alvállalkozója, vagy további alvállalkozói jogviszony 12 eset. Az összes súlyos baleset közül 7 gépi rakodással összefüggésben végzett tevékenységnél történt. A befejezett vizsgálatokról készült összefoglaló elemzés nincs a MÁV Zrt. birtokában, mert annak átadására a külső vállalkozó nem kötelezhető. Így nincs visszacsatolt információ a külső vállalkozó hatáskörébe tartozó intézkedések megvalósulásáról sem. A ténylegesen bekövetkezett balesetek száma egyébként ennél nagyobb is lehet, mert a külső vállalkozók nem mindig tesznek eleget a MÁV Zrt. felé bejelentési kötelezettségüknek. Bizony így nehéz változtatni a kialakult kedvezőtlen helyzeten.

A megelőzés egyre inkább háttérbe szorul. A súlyos balesetek a vasúti területen történő közlekedésre, rakodásra, a vasúti villamos berendezésekre vonatkozó szabályok betartásának hiányosságai miatt következtek be. A balesetben érintett munkavállalók *(vállalkozók)* oktatása, az esetek kb. 50%-ában elmaradt, vagy formális volt. A MÁV Zrt-vel közvetlen szerződéses jogviszonyban álló vállalkozóval kötött szerződés (megállapodás) munkavédelmi melléklete tartalmazta a biztonságra vonatkozó kötelezettségeket, a további alvállalkozók tájékoztatása azonban általában elmaradt.

Azért van némi hiányérzetem. Mi a helyzet a fiziológiai hatásokkal? Talán ha több szemszögből lenne lehetőség a vizsgálatokra, elemzésekre, az idegrendszeri és pszichés igénybevétel hatása is tettenérhető lenne a munkabaleseti statisztikákban. Olyan problémával állunk szemben, amely részben a különböző állami elvárásokból következő munkáltatói intézkedéseknek *„köszönhető”*. Ez a kedvezőtlen helyzet fokozódhat, hiszen az át/kiszervezések folytatódnak. Az üzemi tanács/megbízott tisztségviselőket meghívja a munkáltató az intézkedéseivel kapcsolatos tájékoztatóra, a munkavédelmi képviseletet nem. Ennek oka számomra egyértelmű. Mikor a képviselet kezdeményez, arra reagálni kell a munkáltatónak, és ha a képviselet nem ért egyet, további lehetőségei vannak. Az Üt által kialakított véleményt sokszor figyelembe sem veszi a munkáltató. Sőt, ha a szakszervezetekkel kötött foglalkoztatásra vonatkozó megállapodás munkabiztonsági részletére gondolok *(2003-2006. évekre szóló együttműködési megállapodás)*, azt sem mindig veszi figyelembe a munkáltató.

Úgy vélem, a kialakult kedvezőtlen munkabiztonsági helyzettel összefüggésben meg kellene vizsgálni, hogy a munkavédelmi képviselői jogok segíthetik-e *(és ha igen, hogyan)* szervezetünk érdekvédelmi törekvéseit a munkavállalók egészsége, biztonsága érdekében.

„A munkavédelmi képviselők jogosítványai nem csökkentik a szakszervezetek ilyen irányú érdekvédelmi tevékenységét, sőt tovább erősítik azt, különösen akkor, ha a szakszervezetek felismerik azt a rendkívül fontos lehetőséget, hogy a munkavédelmi képviselőkön keresztül gyakorolják érdekvédelmi befolyásukat a munkabiztonság megteremtésére. Nem véletlen, hogy az Európai Unióban működő szakszervezetek egyik legfontosabb érdekvédelmi feladata a munkabiztonság és munkaegészségügy, hiszen pontosan tudják, hogy közvetlenül a munkavállalóhoz sokszor csak a munkavédelmi képviselőkön keresztül tudnak eljutni. Az Unióban működő szakszervezetek egyik tagmegtartó és új tagokat toborzó stratégiájának ez egy igen fontos eleme”. A munkavédelmi képviselet együttműködését, hatékonyságát jelzi, ha nem kizárólag a problémára világítunk rá, hanem keressük a lehetséges megoldásokat is.

Nézzük. Át- és kiszervezés, illetve a végrehajtott intézkedésekkel összefüggésben kialakult kedvezőtlen munkabiztonsági helyzet javítása. Egyik megoldás, hogy a MÁV Zrt. területén veszélyes tevékenységet végző külső társaságok követeljék meg a további alvállalkozásoktól, hogy a minimálisan elvárható munkavédelmi feltételek mellett végezzék tevékenységüket. A Munkavédelmi Képviselet hatékonyságának fokozása szükséges.

Minden szervezeti egységnél, ahol választottak képviselőt, célszerű hivatalos feljegyzést küldeni a munkáltatónak. A feljegyzés tartalmazná az adott képviselet tájékoztatási igényeit a munkáltatótól, amennyiben intézkedési tervezet készül az adott szervezeti egységre vonatkozóan. Így, ha a munkáltató *„felejt”*, a képviselet *„számon kér”*. Ne a munkáltató döntse el, hogy érinti-e a munkavállalók egészségét, biztonságát az intézkedés, hanem működjön együtt a munkavállalók képviselőivel, ahogy azt a Mt. 15/A.§ a Munkavédelmi törvény hatáskörébe utalja. Nehéz úgy képviselni, ha nincs miről véleményt alkotni, vagy nincs mivel kapcsolatban kezdeményezni. Az is megoldás lehet, ha az üzemi tanács tájékoztatja a képviseletet, miután hivatalosan hozzájut a véleményezésre megkapott tervezethez. Hozzáteszem, hogy a szakszervezet és az üzemi tanács is felhasználhatja a munkavédelmi képviselők (MvB) birtokába jutott információkat. Például a kollektív tárgyaláson megfelelő érv lehet a szakszervezetek számára a munkavédelmi bizottság álláspontja a munkabiztonsággal kapcsolatban. Hasonlóan az üzemi tanács számára is fontos a munkavédelmi bizottságtól kapott információ. Együtt egymásért.

Pék Károly Ágoston
munkavédelmi képviselő

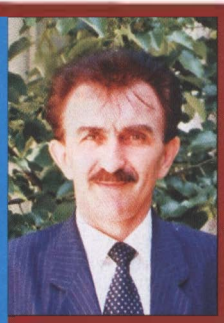
NEHÉZ ÚGY KÉPVISELNI, HA NINCS MIRŐL VÉLEMÉNYT ALKOTNI, VAGY NINCS MIVEL KAPCSOLATBAN KEZDEMÉNYEZNI.

MÁV ZRt.

KÜT Hírlevél 2007.

Központi Üzemi Tanács

március



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Soros KÜT ülés: 2007. március 8.

Elsőként a MÁV Zrt. működésének főbb folyamatairól *Kamarás Miklós,* az Igazgatóság elnöke tájékoztatta a testületet. Köszöntötte a nőket Nőnap alkalmából, majd a következőkkel folytatta: A Nemzeti Fejlesztési Terv részeként egy középtávú közlekedésfejlesztési koncepció készült. Az Igazgatóságba az eddigi gyakorlattól eltérően szakmai alapon delegált a tulajdonos. Megszűnt a bizalmi elven való bekerülés. Az Alapító okirat módosításával megkezdődött a vezetési struktúra átalakítása. A termelési támogatás nő az elmúlt évhez képest, s döntés született az évi kétszeri tarifaemelésről. A kormány hozzájárult a kihasználatlan mellékvonalak forgalom szüneteltetéséhez. Az Igazgatóság elnöke ezt követően szólt a legfontosabb folyamatokról. Elsőként a személyszállítás leányvállalati önálló társaságként történő működtetését jelölte meg. Ehhez be kell mutatni egy középtávú tervet, mert a működési engedélyt csak így adja ki a Magyar Vasúti Hivatal. A MÁV Zrt. maradó egységeinek jelentősen csökken a második félévben a vesztesége, mert a mintegy 20 MdFt negatív szaldót viszi magával a MÁV Start Zrt. A MÁV Cargo Zrt. privatizációjából eredő nyereség megjelenik a második félévben. Stratégiai fókuszba helyezték a MÁV ingatlanállományát. Az ingatlanbefektetési szakma évek óta várja ezek felszabadítását. Ezek együttesen jelentik a versenyképesség feltételeinek megteremtését. A visszamaradó MÁV átalakítását a következő kérdések megoldása határozza meg. A gépészet jövőbeni funkciója, illetve a pályavasút hatékonyság és irányítási szempontból történő átalakítása. Nem a politikai szándék végrehajtása vezérel, hanem a működőképesség biztosítása, mondta Kamarás Miklós. Ezt követően a KÜT tagok kérdéseire válaszolt.

Másodikként a Pályavasúti Üzletág szervezeti átalakításának hatásairól szólt *Szamos Alfonz* főigazgató. Az előző szervezés lényeges tapasztalata, hogy túlzottan koncentrálta a szellemi állományt, így távol voltak a végrehajtási szintektől. Most a mérnöki szakaszokra kerülnek a szakmai feladatok. Nem változtattak a munkáltatói jogkörgyakorlás rendjében. Irányítási szinten négy osztályt megszüntettek és létrehoztak két csoportot. A végrehajtási szinteken tisztán szakmai alosztályok jönnek létre, mondta a főigazgató. Az írásos előterjesztésben szereplő létszámadatokat nem fogadta el a testület, erről konzultációt kezdeményezett.

A **különféléken** belül a rendkívüli élethelyzetbe került munkavállalók segélyezéséről döntött a testület.

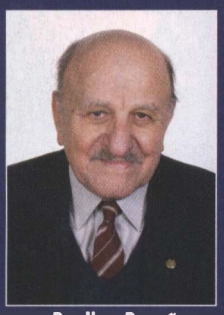
Soros KÜT ülés: 2007. március 26.

Az **első** napirendi pont során tájékoztató hangzott el a MÁV Zrt. Személyszállítási Üzletág önálló társaságba szervezéséről, a végrehajtó szolgálati helyek üzemi tanácsi képviselőinek jelenlétében. *Dr. Mosóczi László* üzletági vezérigazgató-helyettes elmondta, hogy egy 2004-es kormányhatározat írja elő az önálló társaság létrehozását, ennek határideje azonban többször módosult. A mai tájékoztató indításával tartani tudják a 2007. július 1-jei határidőt. A személyszállítási üzletág 2007. június 30-án 5931 fővel zárja a létszámot a MÁV Zrt-nél. A megalakuló új MÁV Start Zrt-be július 1-jétől átkerülnek a kocsivizsgálók. *Zsoldos Marianna* HR igazgató prezentációs tájékoztató keretében bemutatta az új szervezet felépítését. Kiemelte, hogy a szállítási igények azonosítása után egy karcsú társaságirányítási szervezet jön létre, és a területi irányításról a termékalapúra térnek át. Megszűnik a hat területi központ, valamint a 18 csomóponti főnökség is június 30-án. Április-májusban döntenek a 18 Személyszállítási Szolgáltatási Központ vezetőinek kinevezéséről. A munkavállalók munkajogi jogutódlással mennek át, a jegyvizsgálók továbbra is maradnak vezénylési helyeiken, nem lesznek felosztva a diviziók között. Létszámleépítés nincs kitűzve ehhez a projekthez, a MÁV Zrt. működési hatékonyságával összefüggő átalakításokkal kapcsolatban azonban biztosítják a MÁV-ÉVEK igénybevételét. Április 15-e után minden területen Road-show keretében részletes tájékoztatást adnak a felvetődő kérdésekre. Az állomási kapus, a poggyászmegőrző és a kocsimosó berendezés kezelői bérrel együtt átkerülnek a pályavasúthoz, mondta kérdésre válaszolva *Némethné Matécz Ágnes,* a projekt egyik vezetője. A KÜT elnöke kérte az Alapító Okirat és az új MSZSZ tervezetet véleményezésre megküldeni a Központi Üzemi Tanácsnak.

A **második** napirendi pont keretében *Masa Beáta* osztályvezető tájékoztatta a Központi Üzemi Tanácsot a 2007. évi rendkívüli élethelyzetből adódó szociális segélyek január-februári felhasználásáról. A szociális segély kérelmeket továbbra is a KÜT együttdöntésével központilag bírálja el a testület. A munkáltató május közepére tesz javaslatot *(az áprilisi új szervezeti létszámok informatikai átvezetése után)* a létszámarányos keret felosztására. A fizetési előleg elosztására a munkáltató új javaslatot adott át, melyet 2007. július 1-jétől kíván alkalmazni.

Az **egyebekben** a hiányzó ÜT választási jegyzőkönyvek bekérését szorgalmazta a KÜT elnök.

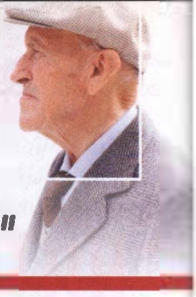
Szabó és Fia Kft.
MSZ EN ISO 9001/2001
Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.
Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.
BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGÉRT
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net
www.szaboesfia.hu



Dr. Kun Dezső

Veszélyben

„UTOLSÓ SZOLGÁLATI HELYÜNK"



A VASUTAS NYUGDÍJASOK EZER SZÁLLAL KÖTŐDNEK VOLT KENYÉRADÓ GAZDÁJUKHOZ...

AZ ELMÚLT ÉVEKBEN TAKARÉKOSSÁGI OKOK MIATT A MÁV MEGSZÜNTETTE A VASÚTI SZOLGÁLATI HELYEKEN A NYUGDÍJAS ÜGYINTÉZÉST. EZ UGYAN KEDVEZŐTLENÜL ÉRINTETTE A VASUTAS NYUGDÍJASOKAT, DE MIUTÁN BŐVÍTETT HATÁSKÖRREL TOVÁBB MŰKÖDIK A MÁV ZRT. NYUGDÍJIGAZGATÓSÁGA, EZT MINDENKI TUDOMÁSUL VETTE.

Ennek a nyugdíjasok által *„utolsó szolgálati helynek"* becézett hivatalnak nagy becsülete van a MÁV egész területén. Már az is történelmi érdekesség, hogy 1870. április 1-je óta folyamatosan működik.

Vasúti telefonon is elérhető ügyfélszolgálati irodája azért közkedvelt, mert ott szakmailag jól felkészült vasutas ügyintézők teljesítenek szolgálatot, akik tiszteletben tartják a nyugdíjasok volt vasúti beosztását, rangját és a vasutas nyugdíjasok *„nem veszítik el arcukat"*.

A nyugdíjba vonulásnál a rövidebb átfutási idő, a személyreszóló felvilágosítás, az egy főre jutó ügyintézési költség országos átlagnak megfelelő mértéke az önálló vasúti hivatal megmaradását indokolják.

A II. világháború előtt a vasutas nyugdíjintézet pénzügyileg is önálló gazdálkodást folytatott. Valószínűleg nem rosszul, mert jónéhány bérpalota volt a MÁV Nyugdíjintézet birtokában.

Ma már kevesen tudják, hogy Budapesten az Andrássy út 73-75., 83., 88., Kerepesi út 1-5., Fő utca 7. és a Hunyadi János u. 1-3. szám alatti paloták is az intézet tulajdonában voltak. *(Lásd Miklós Géza: A magyar vasutasság oknyomozó történelme című könyv 682-683. oldal.)*

Ezeket a háború után egy tollvonással kártalanítás nélkül államosították és a vasutas társadalombiztosítást, a befizetéseket és folyósításokat illetően beolvasztották az országos ügyintézésbe. Szerencsére mind a mai napig meghagyták az önálló vasutas nyugdíjigazgatóságot, az Országos Nyugdíjas Főigazgatóság szakmai felügyelete alatt.

Most ez is veszélybe került, mert az államosítás nem oldott fel egy ma már fájóan jelentkező ellentmondást. Amíg az országos nyugdíjas ügyintézés 7 regionális igazgatóságának és 19 megyei ügyfélszolgálati irodájának személyi és anyagi kiadásait a központi tb-alapból fedezik, addig a vasutas ügyintézés kb. 600 millió forintos éves kiadása a MÁV Zrt. költségvetését terheli.

A részekre tagolódó vasúti közlekedés ezt a terhet már nehezen viseli.

Az ellentmondást kétféle módon lehet feloldani. Vagy megszüntetik a MÁV Zrt. Nyugdíjigazgatóságot a maga 89 alkalmazottjával, és a 120 ezer fős vasutas nyugdíjas létszámot tizenkilenc megyei ügyfélszolgálatra irányítják.

Ez az egyszerűbb, és a vasutas hagyományokat, az érzelmi kötődéseket semmibe vevő megoldás.

Hiszen hallottuk, hogy *„a szolidaritás akadályozza a versenyképességet"* és *„demokráciánk nagy dicsőségére"* a vasúti mellékvonalak egy részének megszüntetésekor érvként hangzott el, hogy *„a békákat sem kérdezik meg, mielőtt a mocsarat lecsapolják"*.

Amíg a vasútegészségügy maradék önállóságának megvédésére a vasutas szakszervezetek sikeresen együttműködtek, addig sajnos társszakszervezeteink egy része közömbösen szemléli a vasutas nyugdíjintézet sorsát.

Szerintünk van kedvezőbb megoldás is! A 600 millió forintos vasutas költséget az állami költségvetés utalja át a MÁV Zrt-nek. Így zavartalanul történhetne továbbra is a vasutas segélyezési egyesületi munka, az ÖTA tagdíjlevonása, a megszokott ügyfélszolgálati munka, valamint a vasúti menetkedvezményi, kártalanítási, baleseti ügyek és a vállalati segély folyósításának menete.

A MÁV továbbra is biztosíthatná az infrastrukturális feltételeket és a nyugdíjintézet dolgozói létszámának megtartását. Lehet, hogy merésznek tűnik ez a javaslat, de jó volna, ha mind a politikai döntéshozók, mind a vasutas reprezentatív szakszervezetek elgondolkoznának rajta. Gondoljunk arra, ha a MÁV most értékesíteni tudná a teljesség igénye nélkül felsorolt bérpalotákat, vajon ez hány évtizedre fedezné a vasutas nyugdíjigazgatóság személyi és dologi kiadásait? A vasutas nyugdíjasok ezer szállal kötődnek volt kenyéradó gazdájukhoz és ragaszkodnak *„utolsó szolgálati helyükhöz"*. Ezt az érzést lehet elavultnak és konzervatívnak nevezni, de meggondolandó, hogy érdemes-e a MÁV Zrt. Nyugdíjigazgatóságot a családtagokkal együtt közel félmilliós vasutas társadalmi réteg politikai bizalmának oltárán feláldozni.

MVJ MÁV Vasjármű Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94/521-800 • Fax.: 94/313-315
E-mail: info@mvj.hu • Honlap: www.mvj.hu

mtu FRIEDRICHSHAFEN SERVICE Dealer
BEHR INDUSTRY Service
VOITH Engineered reliability. Turbogetriebe Service

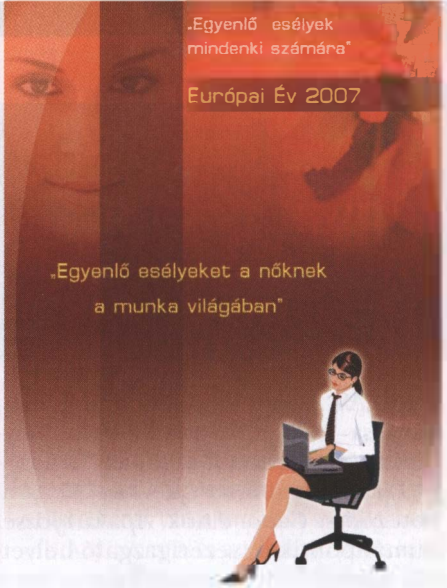
Tevékenységeink:
- dízelmozdonyok (M43,M47), motorvonatok (Bz-mot,), személykocsik, teherkocsik javítása, korszerűsítése,átépítése,
- InterPici, iker motorvonat gyártása,
- speciális vasúti jármű gyártás, javítás,
- jármű fő- és részegységek gyártása (Railpack),
- MTU (motor), Behr (hűtő), Voith (hajtómű) szakszervíz tevékenység.

Minősítések:
ISO 9001:2000
DIN 6700-2
DIN EN 729-2
ÖNORM M 7812
Railion (DB) minősítés

A szakszervezetek nőszervezeteinek képviselői rendhagyó módját választották március 8. – a Nőnap megünnepléséneк. Ezen a napon rendezték meg „Egyenlő esélyek mindenki számára" Európai Év 2007 jegyében a Munkavállaló Nők VI. Országos Konferenciáját.

munkacsoport létrehozásának lehetőségét a törvény áttekintésére és szükséges módosítására, mely munkába a szakszervezeti szakértőket is bevonnák. Mondandója befejezéseként hangsúlyozta, hogy szabályok módosítására, de főként partnerségre van szükség ahhoz, hogy az esélyegyenlőség ügye általános társadalmi elvárás legyen.

Köszöntötte a konferencia résztvevőit *Pataky Péter,* az MSZOSZ elnöke is, aki a nők nőnapi köszöntése után szólt arról, hogy a parlament előtt van a Munka Törvénykönyve részleges módosítása. A szakszervezetek próbálnak szigorítást elérni a munkaerőkölcsönzés és a munkaügyi ellenőrzések terén.



Munkavállaló Nők VI. Országos Konferenciája

A konferencia központi gondolata: *„Egyenlő esélyek a nőknek a munka világában"* – volt, megszervezését változatlanul a *Friedrich Ebert Alapítvány* (FES) támogatta. Fő szervezője és lebonyolítója most is az MSZOSZ Női Választmánya volt.

A tanácskozás *Hercegh Mária,* az MSZOSZ Női Választmánya elnöke vitaindítójával vette kezdetét. Az elnökasszony megnyitójában az Egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőség előmozdításáról szóló törvény hiányosságairól, az esélyegyenlőségi szakemberképzés beindításának sürgető szükségességéről, a kisgyermekes anyák GYES utáni munkahelyi visszatérésének gondjairól beszélt. Hangsúlyozta, hogy az államnak, mint egyik legnagyobb munkáltatónak példát kellene mutatnia a törvények betartásában és betartatásában, akkor előbbre lehetne lépni az egyenlő esélyteremtésben.

Jelenlétével megtisztelte a konferenciát *Kiss Péter* szociális és munkaügyi miniszter, aki a nők társadalomban betöltött kiemelkedő szerepét hangsúlyozó köszöntője után szólt arról, hogy nincs könnyű dolga a szakszervezeti nőmozgalomnak, amikor a mai bizonytalanságokkal teli világban esélyegyenlőségért küzd. Tájékoztatta a résztvevőket arról, hogy a parlament rövidesen tárgyalja a Start és Start Plusz programokat, amelyek a pályakezdő fiatalok és a kisgyermekes anyák munkábaállását segítik majd járulékkedvezményekkel. Szándékában áll a kormánynak tovább erősíteni a munkaügyi ellenőrzést, melynek során komoly szankciókat alkalmaznak az egyenlő bánásmód terén tapasztalt jogsértések esetén is. Szólt a miniszter a 2007. – esélyegyenlőség Európai Éve kapcsán meghirdetendő pályázati lehetőségekről, melyek célja többek között a nők esélyeinek növelése. Reagálva az Egyenlő Bánásmódról szóló törvénnyel kapcsolatos felvetésekre, felajánlotta

„ADJ ESÉLYT AZ ESÉLYNEK!"

Svastics Carmen, a Szociális és Munkaügyi Minisztérium szakértője 2007. – Egyenlő Esélyek Mindenki Számára Európai Évvel kapcsolatos tudnivalókról adott tájékoztatót. Szólt arról, hogy miért az esélyegyenlőség a témája a 2007-es európai évnek, miről szól ez az év, milyen rendezvényekre, pályázatokra lesz lehetőség Magyarországon az *„Esélyév"* keretében.

Külföldi előadója is volt a női konferenciának. *Catelene Passchier,* az Európai Szakszervezeti Szövetség titkára azokról a kihívásokról beszélt, amelyekkel a nőknek a XXI. században szembe kell nézniük. Nagyon sok az elvárás velük szemben: dolgozzanak, gyermekeket neveljenek, gondozzák idős hozzátartozóikat, vegyenek részt a közéletben is. A nők túlterheltek és nagyon alacsonyan fizetettek. A helyzet javítása érdekében a fő tennivalók: a sztereotípiák leküzdése, a nők arányának növelése a döntéshozatali pozíciókban, a munka és családi élet összehangolásának segítése, az egyenlő bérezés gyakorlati érvényesítése – mondta az ESZSZ titkára. Hangsúlyozta, hogy a szakszervezeteknek is sokkal többet kell tenniük a diszkriminációk megszüntetéséért, hiszen Európában a szakszervezeti tagság 44%-a nő.

Dr. Koncz Katalin egyetemi tanár a mai magyar valóságról, a magyar nők munkaerőpiaci helyzetéről szólt. Magyarországon a nők munkaerőpiaci pozíciója a munkanélküliség kivételével rosszabb a férfiakénál, mint az EU országok átlagában. A kormány foglalkoztatáspolitikájában nyoma sincs az EU Foglalkoztatási Stratégiájának. Hatalmas mennyiségű munkaórát dolgoznak a nők – amelyért semmilyen fizetséget nem kapnak – mondta a professzor asszony. Szólt a diszkrimináció okairól és fajtáiról, érvényesül a megkülönböztetés a munkaerőfelvételnél, az előmenetel terén, a munka értékelésénél és a bérezésben is. A magyar kormánynak nincs esélyegyenlőségi stratégiája, sem esélyegyenlőségi terve. Előadása befejező részében fölvázolta a továbblépés feltételeit: az esélyegyenlőségi szemlélet társadalmi elterjesztése, az esélyegyenlőségi követelmények beépítése a vezetőkiválasztás folyamatába, a diszkriminációs panaszt megfogalmazók munkajogi védelme, a nőszervezetek összefogása.

Az előadásokat konzultációk követték, melyek során a hozzászólók fölvetették többek között: a kormányzat magára hagyta a versenyszférát, nem fordít kellő figyelmet a gondjaira, fölvetették a vasúti átszervezés kaotikusságát, a vasutas munkavállalók kiszolgáltatottságát, a tömeges létszámleépítéseket, a vonalbezárásokkal összefüggő, családokat szétziláló munkahely változtatásokat, a gyermekgondozó intézmények fejlesztésének szükségességét, az esélyegyenlőségi törvény hiányosságait, a szakemberképzés szükségességét, és az OÉT mellett működő Esélyegyenlőségi Bizottság munkájának hiányosságait.

A tanácskozáson a VSZ Női Tagozata is szép számban képviseltette magát és mint eddig mindenkor, most is aktívan kivettük részünket a konferencia megszervezéséből és lebonyolításából. A konzultáció során felszólalt *Bernáth Katalin,* a VSZ miskolci Területi Képviselet vezetője, aki felhívta a szociális és munkaügyi miniszter figyelmét a vasút vég nélküli átszervezésével kapcsolatos gondokra.

A konferencia a záródokumentum elfogadásával fejezte be munkáját, amelyben megfogalmazták mindazokat a teendőket, amelyeket a munkavállaló nők halaszthatatlannak tartanak az esélykülönbségek csökkentése, az egyenlő bánásmód gyakorlati érvényesülése érdekében.

Kollár Sándorné

MÁV CARGO KÜT

A MÁV Cargo Zrt. Központi Üzemi Tanácsa 2007. március 21-22-én kihelyezett ülést tartott a Miskolci Regionális Igazgatóságon, melyre meghívót kapott *Dióssy Gábor* elnök, *Apavári József* humánpolitikai vezérigazgató-helyettes, *Simon Ferenc* humánpartner szervezetvezető, *Szokodi Attila* regionális igazgató, a budapesti, miskolci és záhonyi szolgáltatási központvezetők, valamint a helyi üzemi tanácsok tagjai is. A megjelenteket *Zubály Bertalan* KÜT elnök köszöntötte.

Az ülés első napján *Dióssy Gábor* elnök adott tájékoztatót a MÁV Cargo Zrt. privatizációs előkészületeiről. Mint mondta, a CA-IB nyerte a tanácsadói pályázatot, és ő működik közre a társaság privatizációjában.

A munkavállalók széleskörű bevonásával kívánják majd ezt a folyamatot végrehajtani. A nyár közepén a tulajdonos egyeztetéseket kezdeményez a munkavállalói részvényprogramról. Ezek után *Apavári József* beszámolója következett a 2006. évi eredményekről, valamint a MÁV Cargo Zrt. előtt álló 2007. évi feladatokról.

Az ülés második napján a Regionális Igazgató, valamint a szolgáltatási központvezetők adtak tájékoztatást a szolgáltatási központok eddigi munkájáról.

Megállapodás született a MÁV Cargo Zrt. képviselői, a regionális igazgató valamint a helyi üzemi tanácsok között az üzemi tanácsok működését biztosító anyagi és technikai feltételekről is. A szép számban megjelent üzemi tanácstagok sok kérdést tettek fel, melyet a meghívott vendégek megválaszoltak.

B.Z.-CS.Z.

A Vasutas Kulturális Alapítvány

pályázati felhívása

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ÁLTAL ALAPÍTOTT VASUTAS KULTURÁLIS ALAPÍTVÁNY PÁLYÁZATOT HIRDET 2007. ÉVRE.

A PÁLYÁZAT CÉLJA:
MAGYAR VASUTASOK (AKTÍV DOLGOZÓK, NYUGDÍJASOK) ALKOTÓ TEVÉKENYSÉGÉNEK SEGÍTÉSE.

A pályázatban részt vehetnek:

- Egyéni alkotók és alkotóközösségek (előadóművészet, tárgyalkotó tevékenység, stb.) melyeknek elsődleges meghatározó sajátosságuk produkciók létrehozása;
- A vasút tárgyi emlékeit gyűjtő és gondozó magánszemélyek, akik tevékenységüket állandó vagy eseti jelleggel nyilvánossá teszik (pl.: kiállítást rendeznek);
- A vasút szellemi örökségének megőrzésében tevékenykednek (kiadványokat készítenek, irodalmi és helytörténeti publikációkat jelentetnek meg, stb.).

A pályázat módja és feltétele:

A pályázati adatlap beszerezhető: a vasutas művelődési házakban, a Vasutasok Szakszervezete központjában (1023 Budapest, Ürömi út 8.), valamint letölthető a Vasutas Szakszervezet honlapján.

A pályázat benyújtási határideje: 2007. május 30.

- A pályázati támogatások odaítéléséről az Alapítvány Kuratóriuma dönt 2007. június 20-ig.
- Egy pályázó csak egy pályázatot nyújthat be.
- Magánszemélynek pénzügyi lebonyolítót kell felkérni. A lebonyolító kizárólag jogi személy lehet, aki teljes felelősséggel tartozik a pályázat elszámolásáért.

Kitöltési útmutató:

Az adatlapot írógéppel vagy olvasható írással kérjük kitölteni. A pályázatot és a csatolt mellékleteket egy példányban kell benyújtani.

Egyéb kikötések:

Érvénytelen az a pályázat,
- amelyet nem az adatlapon nyújtanak be;
- hiányos a megvalósítandó program leírása;
- határidőn túl érkezik be.

A pályázatokat csak szakmai dologi kiadások fedezésére lehet benyújtani, pl.: meghívókészítés, kiállítás rendezés, kiadványok készítése, rendezvény megörökítése, stb.

A pályázattal kapcsolatban információ kérhető:

- VOKE Arany János Művelődési Ház Győr - Fülöp Péter igazgató, telefon: 02/62-66, 96/312-446;
- VOKE Vörösmarty Művelődési Ház Miskolc - Szabóné Nagy Júlia igazgatónő, telefon: 04/15-54, 46/508-909;
- Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest,.Ürömi út 8., Meleg János, a kuratórium elnöke. Üzemi telefon: 01-10-66, 01-10-00; Mobil: 06-30-921-4891.

A pályázatokat az alábbi levélcímre lehet küldeni: Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi út 8.; Meleg János Kuratórium Elnöke

KÖZGYŰLÉSI MEGHÍVÓ

A VASUTAS ÖNKÉNTES- ÉS MAGÁNNYUGDÍJPÉNZTÁR KÜLDÖTTKÖZGYŰLÉSÉT

2007. MÁJUS 3-ÁN (CSÜTÖRTÖKÖN) 10.30 ÓRAKOR

a Magyar Vegyipari, Energiaipari és Rokon Szakmákban Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége IV. emeleti Tanácstermében (Budapest VI., Benczúr u. 45.) rendezik meg.

Napirendi pontok:

1. Igazgatótanács beszámolója.
2. 2006. évi pénztári beszámoló (mérleg).
3. Könyvvizsgálói jelentés.
4. Ellenőrző Bizottság beszámolója.
5. Egyebek.

A küldöttek részére névre szóló meghívót és a napirendhez előterjesztést küldünk.

A napirendhez kapcsolódó előterjesztés 2007. április 16-ától megtekinthető a Vasutas Nyugdíjpénztár székhelyén (1145 Budapest, Colombus u. 35.).

Határozatképtelenség esetén a megismételt Küldöttközgyűlést ugyanezen a napon és helyszínen 11.00 órakor tartják, amely az eredeti napirendek tekintetében a jelenlévők létszámától függetlenül határozatképes.

Vasutas Nyugdíjpénztár Igazgatótanácsa

Uj VSZ-tagkártya kedvezmény

BAGOLYFÉSZEK VENDÉGHÁZ, BÁRÁND

NYITVATARTÁS

- Egész évben folyamatosan előzetes bejelentkezésre.
- Igény szerint az egész ház lefoglalható.

MEGKÖZELÍTÉS

Báránd Debrecentől 50 km-re, a megye délnyugati részén, a Nagy-Sárrét északi szélén fekszik. A településen halad át a 42-es (E60) főút, amelyen Budapest illetve az ártándi határátkelő felől közelíthető meg. Közvetlen vasúti összeköttetés van mind Budapest, mind az országhatár irányába.

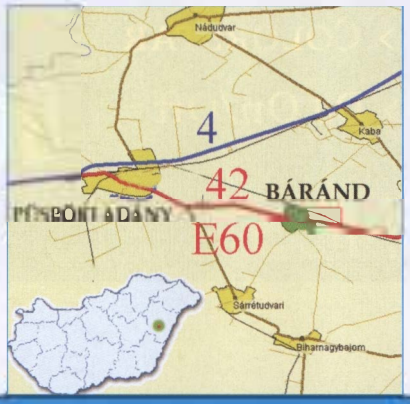
Szállás: 1-2 éjszaka 2500Ft/fő; gyermekeknek 0-3 évig ingyenes; 3-12 éves korig 2200 Ft.

Kedvezmények: Családoknak, csoportoknak legalább 6 éjszaka esetén 10% a fenti árakból.

A Vasutasok Szakszervezete tagjainak és családtagjaiknak érvényes VSZ kártya felmutatásával a kedvezmény az első naptól jár.

Az egész vendégház lefoglalása esetén 18000 Ft/éjszaka.

VSZ tagoknak és családtagjaiknak érvényes VSZ kártya felmutatásával a ház lefoglalása esetén 16000 Ft.



Kiemelt szezon: szilveszter és augusztus 20-ai hét: egységesen 2500 Ft/fő 0 évestől 100 éves korig.

Reggeli: felnőtt: 500 Ft, gyermek: 400 Ft;

Vacsora: felnőtt:1000 Ft; gyermek: 800 Ft;

Félpanzió: felnőtt: 1500 Ft; gyermek:1200 Ft.

Egyéb kívánságok megegyezés szerint.

Szobafoglalás: 4160 Báránd, Arany János u. 42.; e-mail: bagolyirma@citromail.hu
kapcsolat: Végh Lászlóné Irma; mobil: +36 20/574 1690; www.bagolyfeszek.com
Szeretettel várjuk visszatérő és új vendégeinket!

Kedves Szülők!

A frissen alakult SESE Sportegyesületben, illetve a Zöldsport Egyesületben tovább folytatjuk az évekkel ezelőtt a Ferihegyi Benke Rezső Természetjáró Szakosztályban és a BKV Előre Természetbarát Szakosztályában megkezdett munkát és sokéves tapasztalatunkat felhasználva idén is megrendezzük a

Turista Ifjúsági tábort a Vértesben

A tábor időpontja: 2007. augusztus 5. (vasárnap)–11. (szombat).

A táborba olyan 8-18 éves gyerekek jelentkezését várjuk, akik szeretnek túrázni, sportolni és megismerkednének Vértes természeti szépségeivel.

Utazás: vonattal és autóbusszal, szállás kőházban és sátorban. Étkezés: reggeli, tízórai, ebéd, uzsonna, vacsora.

Program: a természet, a tájékozódás és a táborozás alapjainak megismerése és továbbfejlesztése, kirándulások, vetélkedők, játék és még soksok meglepetés.

A tábor várható költsége 18000 Ft, mely tartalmazza a szállást, az étkezést, útiköltséget, valamint a belépőket.

Jelentkezés: 2007. április 30-ig, 5000 Ft foglaló befizetésével. A teljes összeget legkésőbb június 1-jéig kérjük befizetni.

A költségeket kérjük vagy a SESE SE IEB bank **11102106-18257661-36000001** számú bankszámlájára utalják, vagy az alábbi befizetőhelyeken fizessék be. Amennyiben a fizetés banki átutalással történik, feltétlenül tüntessék fel, kinek a részére történt a befizetés.

Információ és befizetés:

Ódor István, mobil: 30-971-7734, *Király Judit,* mobil: 20-334-4116, *Szádeczky-Kardoss Tamás,* mobil: 20-585-1681, *Takács Sándor,* mobil: 30-977-5611. E-mail: sese.se@freemail.hu

MINDEN RÉGI ÉS ÚJ TÁBOROZÓT SZERETETTEL VÁR A TÁBOR VEZETŐSÉGE!

Sajóecsegi Nőnap

Március elején Nőnap alkalmából kis *„összejövetelt"* tartottunk állomásunkon, Sajóecsegen. A speciális Nőnapon a munkahelyünk és környezete rendbetételét, szemétgyűjtést, takarítást és peronfestést végeztünk, és köszöntöttük a hölgy kollégákat Nőnap alkalmából. A szabadnapos kollégák egy része (szakszervezeti hovatartozás nélkül) szívesen áldozott szabadidejéből a nemes cél érdekében. A takarítási felhívásra még a két főnök is jelentkezett. Kora délutánra lefestettük a peronokat szegélyező köveket, összegyűjtöttük a szemetet, elégettük az összegyűjtött gazt, rendbetettük a virágoskertet, eltávolítottuk a kilátást zavaró ágakat. A munka végeztével összeült a szorgos csapat, az időközben elkészült gulyásleves elfogyasztása után sokáig beszélgettünk a vasút dolgairól, nosztalgiáztunk a régi világról úgy, mint a régi helyi vasutasnapokon. Összejövetelünket a VSZ Miskolci SZB és a VDSZSZ helyi, Miskolci titkársága anyagilag támogatták, segítségükért ezúton is szeretnénk köszönetet mondani!

Balogh Zsolt
VSZ bizalmi, Sajóecseg

ÉJJEL MÁJUS ELSEJE!

2007. április 30. hétfő

Konferanszié: Animal Cannibals

18⁵⁰ > Megnyitó

19⁰⁰ > Pampalini Afrikában
(a Szeleburdi Meseszínház előadásában)

20⁰⁰ > Jambalaya

21⁰⁰ > ZANZIBAR

22³⁰ > hiperkarma

24⁰⁰ > COLORSTAR

01³⁰ > DJ On/Off

INGYENES

GÖDÖR KLUB
BP. V. ERZSÉBET TÉR

kicsi kamat izgalmak nélkül

apró kamatok
forint alapon
THM 12,68%-tól

személyi kölcsön
1% kamatkedvezménnyel
a **VSZ** tagjainak

Biztonságban jobb.
A **marbles™** személyi kölcsön egészen kicsi kamatokat kínál forint alapon, **árfolyamkockázat nélkül.**
Ha már van hiteled magas kamattal, gurulj át hozzánk, és cseréld le!

forintalapú marbles™ személyi kölcsön 150 000 forinttól 4 millió forintig 1% kamatkedvezménnyel a VSZ tagjainak

Hitelösszeg	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
500 000 Ft	10 736 Ft	0 Ft	16,77%
850 000 Ft	16 884 Ft	0 Ft	13,35%
1 500 000 Ft	29 325 Ft	0 Ft	12,68%

Hívj minket még ma!

marbles™ személyi kölcsön
(06 40) 480-480
www.**marbles**.hu

A HSBC Csoport tagja

A HSBC Holdings Plc-t 2004-ben a világ legjobb bankjának választotta az Euromoney Magazin. A forintalapú marbles™ személyi kölcsönt a Beneficial Zrt. nyújtja, amely a HSBC Csoport tagja. A kölcsön minden esetben a Beneficial Zrt. által végzett hitelbírálat függvénye. A fenti példáknál a futamidő 72 hónap. A THM mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. A kölcsön igénylésének alapfeltételei: betöltött 21. életév, a jövedelem bankszámlára érkezzen, minimum nettó 55 000 Ft jövedelem.

THM: 12,68%-22,56%

2007. MÁJUS

Megjelenik:
15 000 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVA: 1904-BEN

LI/5

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

ORSZÁGSZERTE SZÁMOS HELYSZÍNEN ÜNNEPELTÉK MEG MÁJUS ELSEJÉT. A MUNKA ÜNNEPÉRŐL SZÓLÓ ÍRÁSAINKAT A 3., 5. ÉS 13. OLDALON OLVASHATJÁK.

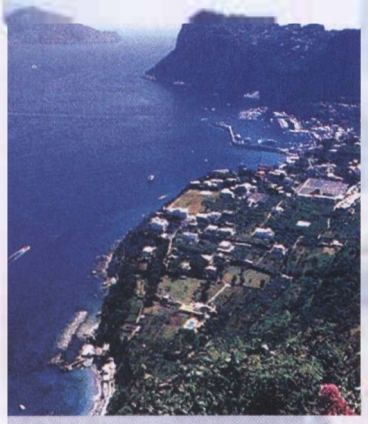
Eddig, és ne tovább!

(Fotó: Kotter József)

Érezd az összefogás erejét!

Az Explorer Vasutas Világjáró Klub (egyesület) 2007. évi programterve

EXPLORER
Vasutas Vilagjaro klub



Velence-Róma
(7600 Ft-tól) 07.20–23.
Program: Velence, Róma.

Velence
(5600 Ft) 07.20–22.
Program: Velence, Lido.

Prága+Krakkó
(6900 Ft) 07.27–30. Városnézések: Kutna Hora, Prága, Krakkó, Wieliczka.

Prága
(4900 Ft) 07.27–29. Városnézések: Kutna Hora, Prága.

Új Erdélyi Körút
(8500 Ft + 45 eurótól)
07.29–08.03. (*Félpanzióval, busszal idegenvezetővel.) Program: Kézdivásárhely, Kovászna, Sepsibodok, Zág, Prázsmár, Szászhermány, Sepsiszentgyörgy, Brassó, Székelyudvarhely, Fehéregyháza, Ispánkút, Segesvár.

Auschwitz+Drezda
(6900 Ft) 08.10–13. Program: Auschwitz és Birkenau tábor magyarnyelvű idegenvezetővel. Drezda: Opera, Zwinger.

Auschwitz
(4900 Ft) 08.10–12. Program: Auschwitz és Birkenau tábor magyarnyelvű idegenvezetővel.

Horvát Tengerpart (Trogir)
(10200 Ft + 80 eurótól) 08.17–26.
(2-8 ágyas apartmanokban.)

Sziciliai Nyaralás (Patti)
(11500 Ft + 80 eurótól) 06.17–26.
(Patti, bungallókban, Etna túrával.)

Bulgáriai Nyaralás (Sozopol)
(12500 Ft + 70 eurótól)
06. 22–07.01.

Horvát Tengerpart (Brac)
(9200 Ft + 65 eurótól) 07.06–15.
(2-8 ágyas apartmanokban.)
Part: kavicsos / sziklás.

www.evvk.hu – Honlapunkon a programleírások mellett képek, utazási információk is megtalálhatók. Legújabb letölthető anyagaink: Ügyfélszolgálati irodák nyitvatartása, Személyi alapbérsávok. Portálunkon napi frissítésű, jelenleg 218 vasúttal kapcsolatos hír olvasható. Hirdetéseinket a VSZ támogatta.

www.vasutasok.hu – Magyarország leglátogatottabb vasúti hírportálja. Képek, utazási információk, letölthető anyagaink: Ügyfélszolgálati irodák nyitvatartása, Személyi alapbérsávok. Portálunkon napi frissítésű, jelenleg 218 vasúttal kapcsolatos hír olvasható. Tartalomból: Liba miatt késtek a vonatok, Kínaiak, Mellékvonalakról, Fapados vonatok, Balhé Agárdon.

A fenti programokat VSz tagok tagsági igazolvánnyal vehetik igénybe!
Tovabbi részletek: http: www.evvk.hu honlapunkon; info@evvk.hu e-mail cimen;
a 06+ 27-51 vasuti telefonon, kedden 9-15 h-ig; a 06 53 342-884 vezetékes szamon,
hetköznap 18.00 h után illetve hetvégen;
a 06 30 3866-106 mobilszamon, napközben. SKYPE: Explorer Vasutas Vilagjáro Klub; IWIW: EVVK

MÁV LOKOMOTIV HOTELS ZRt.

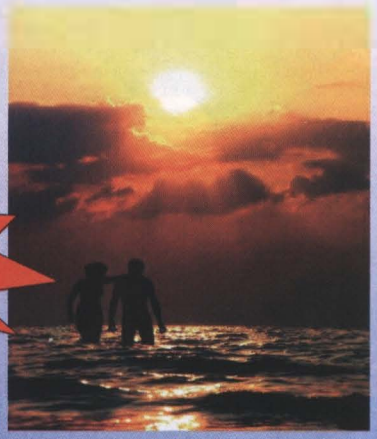
Kedvezményes Vízparti Üdülések MÁV aktív dolgozók részére

Szállodáink ideális helyszínek családi üdülésekhez. Üdülési ajánlataink a régi szép idők üdüléseinek családias hangulatát idézik, azonban szolgáltatásaink a mai kor elvárásainak is megfelelnek.
A szállodák parkkal és saját stranddal rendelkeznek (a Hotel Vonyarc** főszezonban belépőt biztosít a szállodával szemben található strandra). A nyaralás alatt animátorok gondoskodnak programok szervezéséről kicsiknek és nagyoknak egyaránt.

Üdülési Csomag tartalma:
- 7 éjszaka szállás 2 ágyas fürdőszobás szobákban és 2 x 2 ágyas lakosztályokban (keddtől-keddig)
- teljes ellátás (büféreggeli, menüválasztásos ebéd és vacsora)
- strand és parkoló térítésmentes használata
- programok (élőzenés táncos mulatság, gyermekprogramok stb.)

Kedvezményes csomagár: 56.130 Ft/fő/7 éj
gyermekeknek: 36.700 Ft/fő/7 éj
(érvényes: 06.26-08.20.)

FOGLALJON MÁR MOST!



Hotel Boglár*** - Tel.: 85-350-634; bboglar@mavhotels.hu
Hotel Gárdony*** - Tel.: 22-370-875; gardony@mavhotels.hu
Hotel Vonyarc** - Tel.: 83-348-035; vonyarcvashegy@mavhotels.hu

A megadott kedvezményes árak a MÁV ZRt. és az általa alapított társaságok és intézmények munkavállalóira vonatkoznak. Tartalmazzák a szállást, teljes ellátással és az áfát. Idegenforgalmi adó a helyszínen fizetendő a jogszabályoknak megfelelően!
2 éves kor alatti gyermekek térítésmentesen tartózkodhatnak a szállodáinkban a szülőkkel egy szobában, amennyiben nem igényelnek külön ellátást.
Gyermekkedvezmény 14 éves korig vehető igénybe. (A gyermekár étkezés szempontjából gyermekadagot jelent!)
További információ és foglalás a megadott telefonszámokon, valamint a 06-1-222-2240-es telefonszámon, illetve az udules@mavhotels.hu e-mail cimen vagy a www.mavhotels.hu honlapon! VSZ tagoknak további 5% kedvezmény amennyiben a VSZ területi képviseletein jelentkeznek üdülésre!

Sodexho PASS
Üdülési Csekk

„ÉJJEL MÁJUS ELSEJE!”

EURÓPASZERTE PROBLÉMÁT JELENT A FIATALOK MEGISMERTETÉSE, BEVONÁSA A SZAKSZERVEZETI MOZGALOMBA, ÉS NINCS EZ MÁSKÉPP A MÁJUS ELSEJE ESZMERENDSZERÉVEL SEM.

Pláne kis hazánkban, ahol 40 évig az ország apraja-nagyja, ha akart, ha nem, beállt a sorba és felvonult kisebb-nagyobb politikai vezetők által elfoglalt tribünök előtt. Szép lassan elfelejtettük azt a 1886. évi eseményt, amikor az Amerikai Munkásszövetség biztatására 350 ezer munkás Millwaukee-ban sztrájkba lépett a nyolcórás munkanapért. A sztrájkot ellenző hatalom a tömegbe lövetett, a sortűznek 9 halálos áldozata volt. Erre emlékezve 1890 óta munkásünnep a világon, így Magyarországon is Május Elseje.

De mi is a munka ünnepe a 21. században? A munkavállalók érdekvédelmének, a szolidaritás napja? Egyáltalán ki a munkás ma? El van nyomva? Ki van zsákmányolva? És mit jelent a szolidaritás? Mi a cél? Miért kell küzdeni? Kell egyáltalán küzdeni? Ilyen, és ehhez hasonló kérdéseket kell tisztáznunk a mai fiatalsággal ahhoz, hogy megmutathassuk nekik a munkavállalók összefogásának, és hosszú ideje tartó küzdelmének jelentőségét.

Ehhez mi lenne jobb alkalom, mint május elseje előestéjén egy nagyszabású ingyenes koncertsorozat? A Szakszervezeti Ifjúsági Szövetségben úgy gondoltuk, próbáljunk ki valami újat, valami mást. Olyat, ahol saját közegében szólítjuk meg a fiatalt, olyat, ami szakít – a szülők régi beidegződéséből átadott – az ingyenes üdülést, a retro irodát, megviselt bizalmit, csupán mikuláscsomagot felmutató szakszervezet képével.

A feladat adott volt. A megvalósítás azonban nem volt ilyen egyszerű. Szerencsére a kezdet kezdetén mellénk álló Friedrich Ebert Stiftung mellett akadtak olyan szervezetek (köztük a Vasutasok Szakszervezete!), akik anyagi vagy egyéb eszközökkel támogatták elképzelésünket. Öt hónap kemény munkája kellett ahhoz, hogy április 30-án 19 órakor a Gödör Klubban kezdetét vehesse az *„Éjjel május elseje!”* elnevezésű ingyenes rendezvény.

Arra, ami történt álmunkban sem számítottunk...

Tudtuk, hogy az összeállított zenei program (Zanzibár, Hiperkarma, Colorstar, Jambalaya) igen széles ízlésvilágot ölel át. Tudtuk, hogy a műsorvezetésre felkért Animal Cannibals is fokozni fogja a hangulatot. De azt, hogy egy este 6000 (igen hatezer!) fiatal akar bejutni a rendezvényre, nem gondoltuk volna. De előbb-utóbb mindenkinek sikerült bejutnia, volt, aki ezért vállalta a másfél órás sorbanállást is.

Pezsgett, izzott a hangulat. Hihetetlen volt. Nem tudom, mikor beszéltek utoljára ennyi fiatal előtt Magyarországon szakszervezetről. Régen volt... Ha csak egy kicsit sikerül az összefogás gondolatának csíráját elvetni bennük, már megérte. A koncertek kísérő rendezvényeként szerénység nélkül mondhatom, ismét olyat alkottunk, ami egyedülálló az országban.

Április 30-május 6. között volt látható – szintén a Gödörben – az a május elsejei plakátkiállítás, amely 21 országból közel 80 plakátot vonultatott fel a témával kapcsolatban. Szimbolizálandó május elseje nemzetköziségét, szerte Európából és olyan országokból is érkeztek plakátok, mint pl., Mexikó, Nicaragua (*„A főnök leváltása nem felszabadítás”* – a kedvencem), El-Salvador, Izrael, Mozambik, stb...

A rendezvény egész ideje alatt infopultot működtettünk, ahol fiatal tisztségviselőink adtak tanácsokat munkavállalással, munkavállalói jogokkal, szakszervezettel kapcsolatos kérdésekben.

Aki ott volt, remélem jól érezte magát.

Aki nem volt ott, annak már csak 365 éjszakát kell aludnia ahhoz, hogy újra elmondhassuk: „ÉJJEL MÁJUS ELSEJE!”

Horváth Csaba
(Fotó: Orosz Tamás)

Eddig, és ne tovább!

Több ezres tömeg gyűlt össze a budapesti május elsejei ünnepségre a Városligeti fasorba, az MSZOSZ székháza elé, ahol *Pataky Péter*, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének elnöke mondott beszédet. Ebben kiemelte a munkavállalók helyzetének romlását, a munkáltatók egyre agresszívebb fellépését a munkahelyeken. Elfogadhatatlan a terhek további emelése, az életminőség további romlása. **Eddig, és ne tovább!** – hangoztatta, amely a négy szakszervezeti konföderáció kiáltványának vezérgondolata.

A Vasutasok Szakszervezete ismét a Városligetben felállított udvarban látta vendégül tagjait és az érdeklődőket. *Simon Dezső*, a VSZ elnöke meghívására ellátogatott hozzánk *Kiss Péter*, foglalkoztatási és szociális miniszter, *Dr. Szekeres Imre*, honvédelmi miniszter, *Zsoldos Marianna*, a MÁV Zrt. humánerőforrás igazgatója, *Zsákai László*, a gépészeti üzletág vezetője, valamint több szakszervezet vezetője és pártpolitikus is.

MSZOSZ ÉRDEMÉREM

GYÖNYÖRŰ TAVASZI NAPON, A TEXTILIPARI MÚZEUMBAN TARTOTTA MEG A MAGYAR SZAKSZERVEZETEK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE IDEI KITÜNTETÉS ÁTADÓ ÜNNEPSÉGÉT. EZ ALKALOMMAL A DÍJAZOTTAK KÖZT *PAUER OLIVÉRNÉ*, A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE SZERVEZETPOLITIKAI CSOPORTJÁNAK MUNKATÁRSA VEHETTE ÁT AZ MSZOSZ ÉRDEMÉRMÉT.

Pauer Olivérné 1965-től a Vasutasok Szakszervezete tagja, 1967 óta lát el különböző társadalmi (bizalmi, szb-titkár) tisztségeket. 1975 áprilisában lett a VSZ főállású tisztségviselője. 1975 és 1984 között a VSZ Központi Hivatalok és Intézmények Intéző Bizottságának munkatársa volt, majd vezető helyettesként dolgozott.

1984-től a Vasutasok Szakszervezete központjának munkatársaként a vezető testületek munkájának előkészítésével bízták meg. Ennek keretében a munkaterv és a napirendi pontok tervezeteinek előkészítésétől azok végrehajtásáig aktív részese a VSZ mindennapi eredményeinek. Kiemelkedően pontos és szakszerű munkája hatással van a szervezet teljes intézményrendszerének demokratikus működtetésére.

Szakmai felkészültségével és fáradhatatlan segítőkészségével elismerést és megbecsülést vívott ki magának a szervezet minden szintjén. A kitüntetés adományozását a négy évtizedes szakszervezeti tevékenysége, szakszervezeti életútja elismeréseként és a közeljövőben várható nyugdíjbavonulása alkalmából javasolta a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége.

Gratulálunk a kitüntetéshez!

Halad a MÁV Cargo Zrt. privatizációja

A tulajdonos MÁV Zrt. Igazgatósága a privatizációs stratégia kialakításával és a pályázati felhívás elkészítésével készül a Cargo privatizációjára. A Cargonál folyamatos egyeztetést ígérnek az érdekképviseletekkel és a KÜT-tel.

A MÁV Zrt. a MÁV Cargo Zrt. értékesítését kétfordulós eljárásban tervezi lebonyolítani. Megvételre a részvények 100 százalékát, illetve annak a dolgozók által kedvezményesen megvásárolt részvények számával csökkentett hányadát kívánja felajánlani. A pályázatok elbírálása során – a várhatóan május végére kiírt első fordulóban – értékelni kívánják a munkavállalók továbbfoglalkoztatásával, munkakörülményeik javításával, bérezésükkel és ösztönzésükkel, a beruházásokkal kapcsolatosan az ajánlattevő által tervezett intézkedéseket.

Az első forduló kiírása után két hónappal várható második forduló már csak 3-5 jelentkezővel folytatódik, ahol döntő mértékben az ajánlott vételárat veszik figyelembe. A nyertessel hosszú, komoly tárgyalás lesz, amely november-decemberre véglegesedhet.

A munkavállalói tulajdonszerzésre a jegyzett tőke maximum 5%-a értékében különítenek el részvénycsomagot a MÁV Cargo munkavállalói részére. A tender tartalmának kialakításába be kívánják vonni az érdekképviseleteket, melynek érdekében rendszeres egyeztetések lesznek.

A Vasutasok Szakszervezete a MÁV Cargo Zrt. privatizációjával kapcsolatos pályázatba a foglalkoztatott munkavállalók jövőbeni helyzetére vonatkozóan az alábbi főbb szempontok beépítését kéri:

- Foglalkoztatott jogi létszám minimum 3 évig történő foglalkoztatása, garanciával;
- A KSZ fenntartása 3 évig;
- A tulajdonos tegye lehetővé a munkavállalók tulajdonszerzését MRP keretében a jogszabályok által biztosított lehetőségek felső határáig;
- Bér- és kereseti viszonyok, valamint a VBKJ összegének fejlesztése legalább az OÉT által elfogadott ajánlás plusz 5% mértékben;
- Humánpolitikai és szociális terv készítése, ezen belül:
  – Szociális ellátások szintjének fejlesztése.
  – Munkafeltételek kialakult szintjének javítása.
  – Kiemelt feladat a képzés-átképzés biztosítása, ennek érdekében képzési alap létrehozása, ezzel a munkavállalók megtartása, a jelenleg is folyó képzések folytatása.
  – Fizetés nélküli távollévők sorsának megnyugtató rendezése (GYES-GYED, a csökkent munkaképességű munkavállalók helyzetének rendezése).
  – A tanulmányi szerződések folyamatosságának biztosítása.
  – A Vasútegészségügyi és társadalombiztosítási szolgáltatások, valamint ÖTA, Nyugdíj- és egészségpénztár megőrzése, elérhetősége;
- Hosszútávú működés érdekében beruházási program kidolgozása garanciával a vevő részéről.
- Az új tulajdonos az esetleges foglalkoztatási gondok mérséklésére *„Foglalkoztatási Alap”* létrehozását vállalja;
- A munkavállalók, családtagjaik, illetve a nyugdíjasok utazási kedvezményének változatlan formában történő biztosítása;
- A MÁV Zrt. által üzemeltetett üdülők, vendégszobák használata;
- A MÁV Zrt. által nyújtott kamatmentes, ill. kedvezményes kamatozású lakásépítési és vásárlási kölcsönök eredeti feltételekkel történő fizetése.
- A MÁV Zrt. lakáshasználattal rendelkezők lakáshasználatának további biztosítása.
- A munkaviszonyból eredő jogfolytonosság elismerése, alapvetően a felmondási idő és a végkielégítés szempontjából.

A 2007. május 4-i tárgyalási forduló során a Vasutasok Szakszervezete átadta a fenti követeléseket tartalmazó levelet a munkáltatónak. A munkáltató reagált a felvetéseinkre. A legnagyobb nézetkülönbség a foglalkoztatási garancia kérdésében, illetve a dolgozói részvénycsomag mértékében illetve megvalósítási formájában van.

A megbeszélésen megfogalmazódott, hogy azokat a felvetéseket összeállítjuk, amelyek hatályos megállapodások, vagy jogszabályok alapján rendezettek. Világossá vált, hogy több felvetésünket rendezné, ha lenne MÁV Cargo Kollektív Szerződés, emiatt fel kell gyorsítani az ezzel kapcsolatos tárgyalásokat. A következő egyeztetés május 15-én lesz. Ekkor mutatja be a munkáltató a pályázati kiírásra vonatkozó javaslatát és átadja a Kollektív Szerződés tervezetét is.

Zlati Róbert

SZESZA hírek SZESZA hírek SZESZA hírek

A 2007. április 24-i Személyszállítási Érdekegyeztető Tanács ülésén a Vasutasok Szakszervezetét *Fridrich Imre, Hegedűs-Biténé Gasztány Erika, Bartus Imre* és *Kuti Horváth József* képviselte.

Az **első napirendi pontban** a munkáltató bemutatta az új személyszállítási gazdasági társaság új szervezeti felépítését és üzleti tervét. Mint megtudtuk, az új társaság jogutódként alakul. Kértük, hogy csomópontonként legalább egy oktatótiszt maradjon az új szervezet létszámában. Az oktatást a továbbiakban az új társaság meg kívánja vásárolni, ezért az oktatói munkakört létszámmal együtt a Baross Gábor Oktatási Központhoz szervezik át 2007. július 1-jétől.

Kezdeményeztük, hogy a kapus és a csomagmegőrző munkakörökben foglalkoztatottakat vegye át a Pályavasút. A Pályavasúthoz kerül létszámmal együtt a helyhez kötött kocsimosók üzemeltetése is. A munkáltató jelenlegi álláspontja szerint pénztárkezelőként alkalmazza az információs munkakört ellátó munkatársakat. Javasoltuk, hogy a kocsivizsgálók mellett karbantartók és előfűtők is kerüljenek át az új társaságba. Kértük, hogy július elsejéig vizsgálja meg a gépészettől átkerülő munkavállalók részére bérelt szociális helyiségek állapotát és a jövőben megfelelő szociális helyiségeket béreljenek a részükre.

A munkáltató válasza alapján ebben az évben lehet még az átkerülő munkakörökben változás, de ez nem csak rajtuk múlik. A helyiségekre körültekintő bérleti szerződést kívánnak kötni.

A **második napirendi pont** keretében kértük a munkáltatói oldalt, hogy a negyedévente esedékes létszámhelyzetről szóló tájékoztatási kötelezettségnek tegyenek eleget, mert az több csomóponton elmaradt.

A **harmadik napirendi pont** érdemi tárgyalásának megkezdéséhez kértük az új szervezet munkaköri és létszámtervének bemutatását. Mivel ez nem történt meg, a napirend tárgyalását nem fogadtuk el.

Negyedik napirendi pontként tárgyaltuk a próbavásárlással kapcsolatos munkáltatói elképzelést. Kifejtettük, hogy az alapötlettel egyetértünk, azonban külső cég bevonását határozottan elutasítjuk.

Az **egyéb napirendben** ismételten követeltük, hogy azonnali hatállyal vonja vissza a munkáltató az utánfizetési bevételekkel kapcsolatos, a csomóponti vezetők által alkalmazott írásos figyelmeztetéseket.

Kértük azoknak a szolgálati helyeknek tételes listáját, ahol a forgalom a jövőben nem kíván pénztári szolgálatot végezni annak ellenére, hogy eddig ezt a tevékenységet ellátta. A munkáltató az írásos figyelmeztetések alátámasztására adatokkal szolgált, miszerint ennek alkalmazása után ugrásszerűen nő a jegyvizsgálók utánfizetési bevétele.

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja – Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete; www.vsz.hu; E-mail: vsz@t-online.hu – Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: Károlyi Marianna; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Üröm u. 8; Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomás: Tízpont Nyomdaipari Társaság: 06 70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.tizpont.hu; ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/év.

A vasúti érdekvédelem áprilisi hírei

ZáLoRaSz

Meleg János
érdekvédelmi alelnök

A Vasutasok Szakszervezete érdekvédelem szempontjából kiemelten kezeli a záhonyi munkavállalók érdekeit. A Záhonyi Logisztikai és Rakomány-kezelési Szolgáltató Zrt-be (ZáLoRaSz) történő tevékenység-kihelyezés végrehajtásának tervezetével kapcsolatosan bírósághoz fordultunk, mivel úgy gondoljuk, hogy a munkáltató nem a döntés meghozatala előtt, hanem utána küldte át véleményezésre a végrehajtási utasítást.

Szakszervezetünk folyamatos szakértői egyeztetést tart a munkáltatóval a működési modell kialakításával kapcsolatban annak érdekében, hogy a ZáLoRaSz Zrt. a piacon hosszútávon életképes gazdasági társaság legyen.

A Vasutasok Szakszervezete fontosnak tartja a létszám és foglalkoztatási kérdések pontosítását és az apportlista véglegesítését.

A 2007 április 27-én tartott konzultáción megállapodtunk abban, hogy a következő konzultáció helyszíne Záhonyban lesz.

Mellékvonalak

A vasutas munkavállalók körében bizonytalanságot váltott ki a médiákban megjelent híradások, amelyek a személyszállítási szolgáltatások drasztikus csökkentéséről szóltak.

A Vasutasok Szakszervezete levélben fordult a MÁV Vezérigazgatójához, hogy tájékoztassa érdekvédelmi szervezetünket a fent említett újabb elképzelésekről, tekintettel arra, hogy a munkavállalók nagy többségét érintő kérdésről van szó.

Dr. Kóka János GKM minisztertől egyeztetést kértünk a tervezett intézkedéssel kapcsolatban.

A Vasutasok Szakszervezete továbbra is kiáll a vasúti közlekedési rendszer továbbfejlesztése mellett és elutasítja a vasútvonalak számának ésszerűtlen, minden áron végrehajtandó csökkentését.

A Gt-s érdekvédelem áprilisi hírei

Fogl Zoltán
Gt-s alelnök

A MÁV által alapított többségi tulajdonú gazdasági társaságok nagyon bizonytalan gazdasági környezetben működnek. Nem születtek még meg azok a tulajdonosi döntések, amelyek a jövőjüket egyértelműen meghatároznák.

A Pénzügyminisztérium szerint a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium nem jó gazda módjára bánik az állam pénzével. Ennek eredményeként tovább csökkentik az állami támogatást, illetve a megrendelt szolgáltatások valós értékét nem fizetik meg. Ha ezen a szemléleten nem változtat a tulajdonos, nagyon szomorú jövő vár a gazdasági társaságokra, ugyanis sorsuk az anyavállalat jövőjéhez szorosan kapcsolódik. Ha nem születnek meg időben a döntések a MÁV sorsáról, ha nem lesz átlátható a piaci helyzet, a leányvállalatok továbbra is csak vegetálni fognak.

Az alapításkori alultőkésítés hatása nagyon érződik mindegyiken, ezzel szemben a versenyszféra feltételeinek kell megfelelniük.

A most előkészület alatt álló döntések elhúzódása csak növeli a bizonytalanságot. Nagyon sok a kérdőjel és nincs aki megnyugtatóan merne nyilatkozni a jövőnkről.

A MÁV Cargo Zrt. privatizációja során a vele eddig üzleti, javítási, kiszolgálói viszonyban lévő gazdasági társaságok bizonytalan helyzetbe kerülhetnek, nem látják a jövőbeni pozíciójukat. Lesz-e jövőjük, illetve piacuk?

A Személyszállítási Üzletág önálló társasággá válás előtt áll. Az itt érdekelt háttéripar is várakozóan tekint az átszervezés elé. Lesz-e jövő, ez a kérdés hangzik el szinte minden értekezleten. Milyen lesz a társaság üzletpolitikája, szükség lesz-e a beszállítói körre, szűkül vagy bővül a piac?

A Gépészetről is eltérő hírek keringenek, pedig mind a két társaságnál érintett ez az üzletág. Hiszen vontató állományra mindenhol szükség van, de milyen mértékben?

Ez, és ehhez hasonló kérdések özöne éri a VSZ tisztségviselőit. Választ addig mi sem tudunk adni, amíg a döntéshozók a tervezeteket nem véleményeztetik a szakszervezetekkel.

A tárgyalások folynak, és ha bármiféle konkrét információ kerül a birtokunkba, arról érintett tagjainkat közvetlenül tájékoztatni fogjuk.

Ülésezett a VSZ Elnöksége

A Vasutasok Szakszervezete XVI. Kongresszusát követően, 2007. április 26-án megtartotta alakuló ülését a VSZ új Elnöksége.

A testület döntött a választmányi tagok delegálásának elveiről, miszerint a Választmány összetétele tükrözi a VSZ belső területi és szakmai felépítését.

Döntés született a hagyományos VSZ Sportnapok 2007. évi megrendezéséről is.

A területi elődöntőket az alábbi időpontokban tervezzük megtartani: Pécs: június 9.; Szombathely: június 9.; Szeged: június 16.; Záhony (Miskolccal és Debrecennel összevontan): június 23.; Budapest: június 23.; Járműjavítók: augusztusban. Országos döntő: június 30., Budapest.

Az Elnökség elfogadta a VSZ 2007. évi Képzési Tervét.

Az első tavaszi turnusban a gazdasági társaságok, járműjavító kft-k és a vasútegészségügyi alapszervezetek titkárainak képzését 2007. május 29-e és június 1-je között tartják.

Az Ifjúsági Tagozat június 2–6-a között tartja Zamárdiban a FES által támogatott képzését. Velük párhuzamosan az új alapszervezeti titkárok részére június 4–6. közötti időtartamban szervezünk alapképzést. A Személyszállítási Szakmai képviselet tisztségviselőinek képzése június 10–13. között lesz megtartva a tevékenység-kihelyezésben érintett kocsivizsgálók képviselőinek részvételével.

Szeptemberben szervezzük meg a szakmai alapú (Forgalom, TEB, Pálya, Gépészet, KHI, Cargo) képzéseket Zamárdiban. Az Országos Nyugdíjas Szervezet a hagyományos képzését szeptemberben Balatonbogláron tartja. Ezen felül idén a területi képviseletek lehetőséget kaptak az alapszervezeti titkárok területi szervezésű kétnapos képzésére.

Nyíregyházi munkaünnep

A Vasutasok Szakszervezete Debreceni Területi Képviselete és a Nyíregyházi Körzeti Bizottsága idén is támogatta a nyíregyházi Bujtos Városligetben megrendezett majálist.

A rendezvény sikeréhez aktívan hozzájárultak a VSZ tagjai: *Petes Sándorné, Lipcsei Katalin, Jászai Jánosné,* akik egész nap fáradhatatlanul fogadták és kínálták a vendégeket a szakszervezeti sátorban.

A majálison részt vett *Suszter Csaba* VSZ TK-vezető családjával és több VSZ taggal.

Vaskó Mihály, MSZOSZ megyei képviseletvezető

Nemcsak a név változott

A HÁROM KÓRHÁZ ÖSSZEVONÁSA ÁTSZERVEZÉSSEL, LÉTSZÁMCSÖKKENTÉSSEL JÁR, AMI ORVOSOKAT, SZAKÁPOLÓKAT, TECHNIKAI DOLGOZÓKAT EGYARÁNT ÉRINT.

AZ ÁLLAMI EGÉSZSÉGÜGYI KÖZPONT (ÁEK) HÁROM ISMERT EGÉSZSÉGÜGYI INTÉZMÉNYBŐL – HONVÉD KÓRHÁZ, KÖZPONTI MÁV KÓRHÁZ, BUDAI MÁV KÓRHÁZ – JÖN LÉTRE. FELADATA AZ IGÉNYJOGOSULTAK – HONVÉDSÉG, RENDVÉDELMI SZERVEK, VASUTAS BIZTOSÍTOTTAK, AZOK HOZZÁTARTOZÓI, NYUGÁLLOMÁNYÚ TAGJAI ÉS HOZZÁTARTOZÓI – ELLÁTÁSA. AZ ÚJ RENDSZERBEN AZ IGÉNYJOGOSULTAK KÖRE ÉS ELLÁTÁSA VÁLTOZATLAN MARAD. AZ ÁEK „BELÉPTETŐ KAPU"-K SEGÍTSÉGÉVEL TERVEZI BIZTOSÍTANI AZ IGÉNYJOGOSULTAK – HONVÉDSÉG, RENDÉSZETI ÉS VASUTAS DOLGOZÓK – GYORS HOZZÁFÉRÉSÉT A VIZSGÁLATOKHOZ, ILLETVE A GYÓGYKEZELÉSHEZ.

Az új egészségügyi ellátórendszerről, annak átalakítási folyamatairól *Szekeres Imre* honvédelmi miniszter és *Győrfi István* miniszteri biztos tájékoztatta előbb az érintett szakszervezetek vezetőit, majd a szaksajtó képviselőit. A miniszter hangsúlyozta, hogy az új intézmény kiemelkedő színvonalú ellátást nyújt a honvédség, a rendvédelmi szervek és a MÁV igényjogosult dolgozóinak, súlyponti kórházként pedig kiszolgálja Észak Pest egyes területeinek a lakosságát is.

A két vezető ezután részletesen ismertette a kórházak közötti munkamegosztást. Eszerint Budapesten július 1-je után az ÁEK-ban aktív fekvőbeteg ellátás kizárólag a Róbert Károly körúton (volt Honvéd Kórház), és a Podmaniczky úton, a MÁV Kórház telephelyén lesz 584, illetve 632 aktív ágykapacitással. A fővárosban krónikus ellátást és rehabilitációs utókezelést a Szanatórium utcai telephely, a Budakeszi MÁV Kórház nyújt 200 ágygyal.

Az új ellátó rendszerben nemcsak a szakmastruktúra, hanem az aktív fekvőbeteg ellátás rendszere is változik. Így például a Róbert Károly körúti telephelyen (Honvéd Kórház) kap helyet a traumatológia, az ideggyógyászat, a szájsebészet, a sürgősségi ellátás és a pszichiátria.

A Podmaniczky utcában (MÁV Kórház) marad a szülészet-nőgyógyászat, a csecsemő- és gyermekgyógyászat, a fül-orr-gégészet, a szemészet, a bőrgyógyászat, a nemibeteg ellátás, az ortopédia és a reumatológia. Mindkét telephelyen lesz belgyógyászat, sebészet, urológia és intenzív ellátás. Az ÁEK-hez tartozó telephelyeken 28 osztály jön létre.

Dr. Győrfi István miniszteri biztos elmondta, hogy az aktív ágykapacitások elosztását tárgyaló szakmai egyeztetések során kiemelt szempont volt, hogy az ellátás színvonala ne sérüljön. Például a két telephelyen működő azonos orvos-szakmák esetében nem két önálló, hanem csak egy osztály létesül az Állami Egészségügyi Központ két telephelyén, meghatározott szakmai feladatokkal.

A vidéki krónikus finanszírozású fekvőbeteg ellátás a jövőben változatlan telephelyeken, 590 ágykapacitással működik a honvédség Balatonfüredi Kardiológia Rehabilitációs, a hévízi Rehabilitációs Intézetben és a verőcei Betegotthonban. A vasútegészségügy balatonfüredi, hévízi és harkányi rehabilitációs intézetei továbbra is a Vasútegészségügyi Kht. irányítása alá tartoznak. Győrfi István megjegyezte, hogy az Állami Egészségügyi Központ a Vasútegészségügyi Kht. rehabilitációs intézményeivel is együttműködik.

A törvény, valamint az egészségügyi miniszter március 8-án kelt határozatának megfelelően az Állami Egészségügyi Központnak aktív és járóbeteg-ellátási kötelezettségei Budapesten kiterjednek a főváros nyolc kerületére, továbbá a középmagyarországi régió számos településére, ami 2 millió 777 ezer lakost érint. A MÁV Kórház rendelőintézete a Vasútegészségügyi Kht. irányításával működik tovább és vesz részt a járóbeteg-ellátásban.

A három kórház összevonása átszervezéssel, létszámcsökkentéssel jár, ami orvosokat, szakápolókat, technikai dolgozókat egyaránt érint. A betegeket is érinthetik a változások. Hiszen azokat a vasutasokat, akiket eddig a MÁV Kórházban kezeltek, július 1-je után a volt Honvéd Kórházban látják majd el. Ez fordítva is igaz. Az intézményen belüli úgynevezett betegutak hatékony kialakítására maga az ÁEK léte nyújt garanciát.

Visi Ferenc

A Vasútegészségügyről

A Vasútegészségügy formálódó jelenét, jövőjét a 2007. március 2-án (vasutassztrájk fenyegetettség közepette) elfogadott, Kormánnyal kötött megállapodás 17 pontja biztosítja. Ez a kialkudott egyezség garantálhatja a vasutas igényjogosultak (és családtagjaik) ÁEK teljeskörű szakmastruktúrájának lehetőség szerinti igénybevételét, valamint a Szolnoki MÁV Kórház, illetve az általános beutalási rendnek megfelelően a lakóhely szerinti ellátás térítésmentességét.

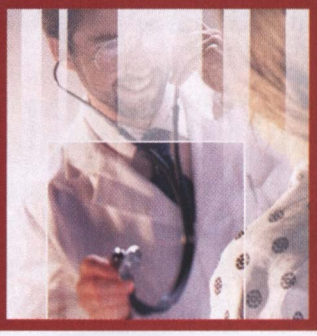
Ennek ellenére a vasutas igényjogosultak ellátása – szakszervezetünk véleménye szerint – ma még nem mindenben felel meg a 2007. március 2-án kötött megállapodásnak, mivel a légzőszervi, allergiás és a daganatos tüdőbetegek ellátása nem garantált, a betegutak (vasutas kapu) kialakítása nem történt meg.

Gondot jelent továbbá, hogy a megállapodás a vasútegészségügyi dolgozókra vonatkozó 12. 13. 14. 15. pontjait nem, vagy nem teljeskörűen hajtották végre annak ellenére, hogy az érintett szakszervezetek folyamatos tárgyalást és megállapodást követelnek. A Vasutasok Szakszervezete javaslatokat dolgozott ki a MÁV Kórházakban várható létszámleépítés hatásának enyhítésére, a humánerőforrás mobilitását célzó tervezett intézkedések segítésére.

2007. április 2-án aláírt megállapodás április 20-ig meghosszabbítja a humánstratégia tervezett intézkedések határidejét, és rögzíti a GKM felügyeletében működő kórházak jogutódlására vonatkozó teendőit. A GKM a reprezentatív vasutas szakszervezetek követelésére megtartotta a Szolnoki MÁV Kórház felügyeleti jogkörét 2007 végéig a korábbi gyakorlatnak megfelelően. A GKM jelenleg az illetékes vasutas szakszervezetek képviselőinek és az intézményvezetők, valamint az ÁEK miniszteri megbízottjának bevonásával végzi:

- az új szakmastruktúrához igazodó szakképesítéssel rendelkező munkaképes korú dolgozók felmérését,
- a belső munkaerőpiaci szolgáltató iroda, illetve a munkába elhelyezkedést segítő bizottságok (MEB-ek) létrehozását,
- létszámtartalék képzését (a meglévő munkaerőállományból) az ügyelet várható megszűnése miatt,

Válaszd az egészséget!



A Vasutas Egészségpénztár május 2-án Küldöttközgyűlést tartott a MÁV Cargo székházában. A küldöttek elfogadták a 2006. évi mérleget és beszámolót. Az egészségügyi reformmal együtt jelentős változás előtt állnak az egészségpénztárak is. Június 1. után Kormányrendelet korlátozza a sporteszköz, valamint az üdülési szolgáltatások térítését. A MÁV Hotels szervezésében igénybe vett szolgáltatást a Vasutas Egészségpénztár továbbra is finanszírozza. Sporteszközt május 31-ig vásárolhatnak adómentesen a pénztártagok.

A közgyűlésen elhangzott: Az egészségügyi reform bevezetése miatt egyre több szolgáltatás válik fizetőssé. Az egészségpénztár lépést tart a változásokkal, és minden olyan egészségügyi szolgáltatást (pl. vizitdíj, kórházi napidíj) térít, amelyek térítésköteles szolgáltatásokká váltak. Emellett a Kormányrendelet szigorítja a nem közvetlen egészségcélú szolgáltatások kifizethetőségét.

Az egészségpénztár – kiegészítő egészségbiztosítási szolgáltatásként – adómentesen nyújthatja 2007. május 31-ét követően is az alábbi egészségügyi célú szolgáltatásokat:

- egészségügyi szakellátás (térítésköteles szakorvosi és kórházi ellátás, fogorvos, nőgyógyász, szemműtét, stb...),
- gyógyterápiás intézetek szolgáltatásai, fürdőgyógyászati kezelések, gyógyterápiás kezelések (gyógytorna, gyógymasszázs, fizioterápia),
- gyógyüdülés, egészségügyi üdülés,
- otthoni gondozás,
- fogyatékkal élők támogatása (vak személy részére vásárolt speciális könyvek, mozgáskorlátozottak életvitelét megkönnyítő eszközök, vakvezető kutyával összefüggő költségek),
- szenvedélybetegségekről való leszoktatás,
- gyógyszerek, gyógy-tápszerek, gyógyszertárban kapható OGYI engedélyes termékek, gyógyvizek, gyógyiszap árának támogatása,
- gyógyászati segédeszközök, lakossági felhasználásra alkalmas orvostechnikai eszközök, csecsemő- és betegápolási cikkek megvásárlásának támogatása,
- vizitdíj, kórházi napidíj támogatása,
- pénztártag betegség miatti kieső jövedelmének részbeni pótlása,
- hátramaradottak támogatása (tag halála fizethető).

Több kiegészítő egészségbiztosítási szolgáltatás esetében egyszerűsödnek egyes szolgáltatások igénybevételi feltételei: **gyógyüdülés, egészségügyi üdülés igénybevételéhez már nem fog kérni a pénztár orvosi igazolást, és a december 31-i egyenleg meglétét sem kell majd figyelni. A gyógy- és egészségügyi üdülés éves igénybevételi értékhatára több szolgáltatásra jogosult közeli hozzátartozó együttes igénybevétele esetén változatlanul legfeljebb 240 000 Ft.** Szemüveghez, kontaktlencséhez, hallókészülékhez, gyógyfürdőhöz és az otthoni gondozáshoz továbbra is szükséges orvosi javaslat (fogyatékkal élők támogatásához hatósági igazolás).

Az egészségpénztár 2007. május 31-ig adómentesen, 2007. június 1-jétől életmódjavító szolgáltatásként adókötelesen nyújthatja az alábbi szolgáltatásokat:

- természetgyógyászati szolgáltatások,
- rekreációs üdülés,
- sporteszköz vásárlása és bérlése, sportolás,
- fog- és szájápolók, gyógyteák, nem gyógyszertárban vásárolt OGYI engedélyes termékek árának támogatása,
- életmód javítását elősegítő kúrák (pl. fogyókúra, léböjtkúra, stb...) támogatása.

A sportolás és az életmód javítását elősegítő kúrák a pénztártag személyes egészségtervében rögzített javaslat alapján, az egészségterv érvényességi ideje alatt prevenciós szolgáltatásként kiegészítő egészségbiztosítási szolgáltatásnak minősülnek, ezért továbbra is adómentesek.

A jogszabály átmeneti időszakot is biztosít a pénztártagoknak az adókötelessé váló szolgáltatások elszámolásához: a 2007. június 1-jét megelőzően kiállított, a pénztárhoz 2007. július 31-ig megérkezett számlákat a 2007. május 31-ig érvényes szabályok és Szolgáltatási szabályzat szerint fizetheti ki a pénztár.

A 2007. május 31-éig igénybe vett szolgáltatások számláit 2007. július 31-ét követő beérkezés esetén, továbbá a 2007. június 1-jétől igénybe vett szolgáltatások számláit a pénztárnak a június 1-jétől érvényes szabályok szerint kell kifizethetőség szempontjából elbírálnia.

Egyéni számlájukon lévő keretük felhasználásához az új szabályokra tekintettel a következőket ajánlja a pénztár megfontolásra:

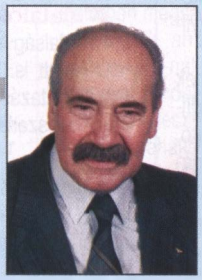
- az adókötelessé váló szolgáltatások vásárlását lehetőség szerint május 31-ig bonyolítsák le,
- az év végi egyenlegkorlát 2007. június 1-jétől történő megszűnése miatt május 31-ig csak akkor nyújtsanak be gyógy-, és egészségügyi üdüléssel kapcsolatos számlát, ha sportszert és rekreációs üdülést nem akarnak elszámoltatni.

Pénztárunk a későbbi félreértések elkerülése érdekében a sporteszközt árusító szolgáltató partnerekkel felmondja a kártyaelfogadási szerződést, ezekben az üzletekben – az amúgy is csak adókötelesen elszámolható sporteszközöket kizárólag készpénzzel tudják tagjaink megvásárolni.

Felvilágosítást **www.epenztar.hu** címen, a **01-41-36, 01-41-79, 06-1-880-6550,** telefonszámokon kaphatnak tagjaink és az érdeklődők.

Vasutas Egészségpénztár

szólva



Rubik László
IB titkár

■ 2007. március 2-án a Kormány és a reprezentatív vasutas szakszervezetek által megkötött megállapodás 7. 12. 13. 14. 15. pontjai alapján úgynevezett kiegészítő megállapodást dolgoz ki a humánerőforrás szervezet, gazdálkodással összefüggő, várható létszámleépítés következményeinek enyhítését célzó, támogató intézkedéseket rögzíti.

A VSZ és a vasútegészségügyet képviselő szakszervezetek és a GKM között 2007. április 27-én egyeztető tárgyaláson ismertették a Kjt.38/A § (3) bekezdése szerint a vasutas és vasútegészségügyi szakszervezetek részére az egészségügyi ellátórendszer fejlesztését célzó 2006. évi CXXXII. törvényben az ÁEK létrehozás miatt szükségessé vált egyes feladatokat rögzítő 2058/207. (III.31) kormányhatározat szerint a közalkalmazottak jogállásáról szóló 1992. évi XXXIII. törvény 30.§ (1) bekezdése b. pontja alapján létszámleépítési utasítás kiadása a MÁV kórházak vonatkozásában, amely az egyes szakmacsoportokat az alábbiak szerint érinti:

MÁV Központi Kórház és Rendelőintézet esetében 69 orvos, 409 szakdolgozó, 140 egyéb dolgozó, összesen 618 fő elbocsátását jelenti.

A Budai MÁV Kórház esetében 18 orvos, 101 szakdolgozó, 14 egyéb dolgozó, összesen 223 fő elbocsátását jelenti.

A vasutas és a vasútegészségügyi szakszervezetek (a csoportos létszámcsökkenést érintő) 2007. május 8-án egyeztető tárgyalást kezdeményezünk a HM.EÜM.GKM.ÁEK. kompetens képviselőivel.

A fentieken túl tárgyalni szükséges arról, hogy a Szolnoki MÁV Kórház a vasútegészségügyi ellátó rendszer része legyen (amit külön jogszabály tartalmaz), a csoportos létszámleépítés ütemezéséről, az ÁEK létszámkontingens rendszerének meghatározásáról, a várható létszámstruktúra telephelyenkénti szakmacsoportokról, a továbbfoglalkoztatás lehetőségeiről, az utazási igazolvány konvertálásáról, a MÁV Központi Rendelőintézet státuszáról, a MEB szolgáltatásáról, összetételéről, a forrás biztosításáról, az ÁEK belső munkaerőpiac szolgáltatóvá alakításáról, a vasútegészségügyhöz tartozó külső telephelyek leendő funkciójáról (pl. Jávor utcai ingatlan), a Budapesti és Budai nővérszállók helyzetéről, további működtetéséről, a jelenlegi Budai MÁV Kórház Tüdőgondozó (Podmaniczky utca) további működtetésének lehetőségéről (13 fő alkalmazásáról).

Szakszervezeti iskolások Grieskirchenből

Nem kevesebb, mint kéteves szakszervezeti képzés utolsó állomásaként egy kis csapat osztrák munkavállaló érkezett hozzánk. Salzburg környékéről jöttek, és a képzés befejezéseként Burgenlandban és Nyugat-Magyarországon tettek kirándulást.

Papp Zoltán
TK vezető
Szombathely

A VSZ Szombathelyi Területi Képviseletén élénken érdeklődtek a magyar vasút állapota felől. Sajnálták, hogy rossz úton járunk a vonalbezárásos, privatizációs látszatmegoldással.

Kitartásra bíztattak bennünket érdekeink megvédésében. Rövid eszmecsere után Németh Tamás, a MÁV Szombathelyi Gépészeti Főnökség Alapszervezetének szb-titkára *„vette át”* a csoportot és egy kis szakmai kirándulásra invitálta őket. Ennek keretében először *Nagy Alfonz* Körzeti Járműfenntartási vezető tartott színes előadást, majd ezt séta követte az üzem területén.

Ebéd után a szombathelyi Városházán *Dr. Szabó Gábor* alpolgármester saját életének politikai eseményein keresztül felvillantotta a magyar politikai *„cirkusz”* néhány attrakcióját.

Az egyszerű, már-már unalmas politikához szokott szomszédok (aki Isten hozottal köszön, az jobbos fekete, aki jónapottal, az balos vörös). Egyszer elképedve, máskor megértően mosolyogva, néha csüggedten hallgatták az utóbbi évtized magyar, Vas megyei, szombathelyi eseményeit.

Valószínűleg a hosszú szakszervezeti okítás, esetleg az alig fűszeres déli sült csülök, talán a terjedelmes értékelés okán szemlátomást megviselt tisztségviselők megkönnyebbülten sóhajtottak fel, amikor a kölcsönös udvariaskodás után alpolgármester úr bizottsági ülésre elviharzott.

A vendégeket most idegenvezetőre bíztuk, aki röviden ecsetelte városunk változatos történetét (földrengés, árvíz, tűzvész, Trianon, láncos bomba stb.), de ez már nem hatotta meg őket. Míg mi Tamással arcunkat a vasút felé fordítottuk, addig új barátaink vidáman elegyedtek el a szépen felújított Főtér színes forgatagában.

Jó példa

A német szociális célú vasúti ingatlanokat Alapítvány kezeli

2007. április 25-én, kötetlen beszélgetés keretében Rainer Grab kolléga tartott beszámolót a német vasutak szociális és jóléti intézményeinek hasznosításáról, jelenlegi működtetéséről.

Mint megtudtuk, az újraegyesített német vasutak első jelentős reformja 1994-ben volt, mely *„jó”* példaként szolgált az európai vasúti reformokhoz is. Grab úr – aki egykor a német vasutas szakszervezet jelentős alakja volt – beszámolt arról, hogy a munkavállalói oldal ragaszkodott ahhoz, hogy a korábbi szociális intézményeket a jövőben is biztosítsák a munkavállalóknak, ezt többé-kevésbé sikerült is megvalósítani. Bizonyos szociális juttatások eltűntek, ezekbe törvényi okok is közrejátszottak. A korábbi vasutas nyugdíjbiztosító megszűnt, a baleseti és betegbiztosítót a rendszer megtartotta. Az új vasúti törvényben rögzítették, hogy az intézményeket nem lehet értékesíteni, így ezek megmaradtak.

A 90-es évek közepén volt egy időszak, amikor az ingatlanok érthetetlen módon a Pénzügyminisztérium tulajdonába kerültek, ahol jelentős előkészületek történtek az ingatlanok értékesítésére. A minisztérium mindent pénzzé kívánt tenni. A munkavállalói oldal hathatós közbenjárása következtében az ingatlanok végül egy alapítvány tulajdonába kerültek *(Bahn Sozialwerk Stiftung – Vasúti Szociális Alapítvány)*, melynek elnöke *Rainer Grab* úr.

Grab kolléga elmondása szerint a nehézség abban volt, hogy az ingatlanok átkerüljenek a minisztériumtól az alapítványhoz. A szakszervezetek azzal érveltek, hogy az ingatlanokat a vasutas kollégák építették fel, beletették saját pénzüket több, mint 100 éve. Az alapítvány alaptőkéjét az ingatlanok adják, azokat értékesíteni csak kivételes esetben lehet. A rendszer a vasutasok illetve nyugdíjas vasutas munkavállalók számára hozzáférhető, jelenleg megközelítőleg 400.000 tagot/adományozót tartanak nyilván.

A tagok havonta egységesen 2,5 eurót fizetnek be, így évente mintegy 11 millió euró folyik be tagdíjból, ehhez jön a Német Vasút mintegy 3,1 millió euró, illetve a Német Vasúti Hivatal 1,6 millió euró támogatása. Az alapítványnak mintegy 400 alkalmazottja van, többségük az intézményekben dolgoznak *(szálloda, utazási iroda stb.)*.

Grab úr sajnálattal közölte, hogy a tagok majdnem 25%-a 81 év feletti, csak tavaly elhalálozás miatt 16.000 tagot vesztettek el. A tagtoborzás kérdése egyre inkább felértékelődött, melyre külön marketingosztályt hoztak létre.

Az Alapítvány juttatásai:

- **Utazás, pihenés:** 11 hotellel és 7 vendégfogadóval rendelkezik az alapítvány, melyek mindegyike legalább háromcsillagos besorolású és egész évben várják a pihenni vágyókat. Azon intézményeket, melyek kihasználtsága alacsony megpróbálják értékesíteni, azonban a pénzt az alapszabály értelmében vissza kell forgatni a rendszerbe.
- **Utazási iroda:** az ATC utazási iroda a világ minden részére szervez utakat a tagoknak, a piaci árnál 4-6%-kal olcsóbban.
- **Egészségügyi és szociális intézmények:** az aktív dolgozóknak 14 napos kúrák megelőző céllal. Ezek leosztása az üzemi tanácsok beiktatásával történnek. Hét szociális munkás és 450 önkéntes végez szociális tanácsadást. Balesetet szenvedett vagy abban érintett tagoknak illetve családtagjaik számára családi tanácsadás is történik.
- **Kultúra és szabadidő:** ezek többsége inkább a hobbi kategóriájába tartoznak (rádióamatőrök, fotózás, bélyeggyűjtés, stb.).
- **Fiatalok, ifjúság:** kiemelt feladatuknak tartják a fiatalság megszólítását, sajátos igényeik, életvitelük miatt is. Az alapítvány internetkávézókat tart fenn, az utazási iroda utakat szervez a fiataloknak és nagy népszerűségnek örvendenek a nyelvtanfolyamok is.

A fentiek alapján hasonló megoldás biztosíthatná a MÁV szociális ingatlanjainak működtetését, az alábbi javaslatok megvalósulásával:

- A szociális és jóléti intézmények tulajdonjogának rendezése és átadása egy erre létrehozott működtető szervezet részére.
- Az érdekképviseletek közösen találják ki a működtetés formáját.
- Az új működtető szervezetbe az irányító-, vezető személyeket az érdekképviseletek megfelelő arányban delegálják.
- A finanszírozásba be kell vonni a szakszervezeti tagokat is!

Komiljovics Máté–Gyuricza Gyula

Küldöttértekezlet a VSZ Női Tagozatánál

A Vasutasok Szakszervezete Női Tagozata április 10-én tartotta beszámoló és tisztújító Küldöttértekezletét a VSZ Székházában, melyen részt vett Simon Dezső, a VSZ elnöke és Karácsony Szilárd, szervezetpolitikai alelnök is.

Képünkön Hercegh Mária tagozatvezető és Kollár Sándorné, a Nőbizottság tiszteletbeli örökös tagja.

A Küldöttértekezlet megnyitóját *Kollár Sándorné*, a Tagozat vezető helyettese tartotta. Nyitóbeszédében rövid visszatekintést adott a Női Tagozat fennállásának 17 évéről. Szólt arról: egy maroknyi nőcsapat 1990. december 17-én arra szövetkezett, hogy a Női Választmány – majd Tagozat – létrehozásával megújítsák, a megváltozott körülményekhez igazítsák a VSZ női rétegmunkáját. Érdekvédelmi munkájuk során azért küzdenek, hogy a nők egyenlő bánásmódot – egyenlő esélyeket kapjanak az élet minden területén. *„Nem előnyöket akartunk és akarunk szerezni, hanem a meglévő hátrányaink megszüntetését szeretnénk elérni”* – mondta a Tagozat vezető helyettes.

Az értekezlet munkáját segítő bizottságok megerősítését követően *Hercegh Mária*, a Tagozat vezetője szóbeli kiegészítést fűzött az elmúlt 4 év munkájáról szóló írásos beszámolóhoz, valamint a Tagozat 2007-2011-es időszakra szóló Programjához, melyeket együttesen tárgyalt a Küldöttértekezlet. A Tagozatvezető kiemelte az eltelt időszak jelentősebb eredményeit:

- Megszületett az Egyenlő bánásmód törvény, amelyért sokat hadakoztak és aktívan részt is vettek annak formálásában;
- Jelentős siker, hogy a MÁV Zrt-nél szinte elsőként az országban létrejött az Esélyegyenlőségi Bizottság és Esélyegyenlőségi Terv készült – melyekért szintén sokat tett a Női Tagozat;
- Szólt arról a 2005-ben három helyszínen, Budapesten, Nyíregyházán és Miskolcon megrendezett, közel 400 nőtársunk részvételével megtartott sikeres rendezvénysorozatról, mellyel a Női Tagozat fennállásának 15 éves évfordulóját ünnepeltük meg;
- Felhívta a figyelmet arra, hogy a 2007-es évet az Európai Unió az Esélyegyenlőség Európai Évévé nyilvánította, mely sok lehetőséget teremt majd arra, hogy az egyenlő bánásmód biztosítása terén további előrelépéseket lehessen elérni. A lehetőségek mellett azonban az év számos feladatot is ad a szakszervezeteknek, például jó alkalom arra, hogy átfogó esélyegyenlőségi programot készítsenek.

A szóbeli kiegészítést követően több hozzászólás hangzott el. A felszólalók foglalkoztak a vasút átgondolatlan átszervezése okozta károkkal, a MÁV Esély Program folytatásának szükségességével, a VSZ-ben a női kvóta gyakorlati érvényesülésének biztosításával.

A felszólalások során a VSZ elnöke és alelnöke is értékelte a Női Tagozat munkáját, azt nagyon pozitívnak, tartalmasnak, az írásos beszámolót pedig példaértékűnek minősítették. A Küldöttértekezlet a beszámolót és a programot egyhangúlag elfogadta, majd néhány pontban aktualizálta a Szervezeti és Működési Szabályzatát. Ezt követően került sor a tisztújításra, az új vezetőség megválasztására.

A Női Tagozat vezetőjévé ismételten *Hercegh Máriát*, helyettesévé pedig *Petes Sándornét* választotta a Küldöttértekezlet, és megerősítette a területek által delegált Nőbizottsági tagokat. A tanácskozás a VSZ elnökének aktuális érdekvédelmi kérdésekről tartott tájékoztatóval fejezte be munkáját.

Kollár Sándorné

Pert nyertek Miskolcon

Visszamenőleg megkapják a bérfejlesztést

A MÁV Zrt. és a reprezentatív szakszervezetek 2005. december 23-án megkötött vállalati szintű bérmegállapodásban rögzítetteknek megfelelően a Pályavasúti Üzletágnál több tárgyalási forduló után, 2006. február 15-én megállapodtak a differenciált bérfejlesztés végrehajtásáról.

A K 569/2006. sz. megállapodás rögzíti a nem kiemelt munkakörökbe besorolt munkavállalók bérfejlesztésének differenciálási mértékét és módját. Azonban ezzel ellentétes volt az a végrehajtási utasítás, melynek alapján a humánpartner kigyűjtötte a munkáltatónál munkaviszonyban töltött időket, így indokolatlanul hátrányos megkülönböztetést alkalmazva keresetveszteséget okozott.

A pályavasúti üzletági megállapodás MÁV munkaviszonyról szólt, e tekintetben megszorítást nem tesz, nem rendelkezik arról, hogy kifejezetten csak a MÁV-nál folyamatos munkaviszonnyal rendelkezők részesülhetnek ilyen bérfejlesztésben. Ezzel ellentétes a végrehajtási utasítás azon pontja, melybe a MÁV munkaviszony szavak közé bekerült a *„folyamatos”* szó, ezáltal a megállapodás tartalmától eltérő megszorító értelmezést ad.

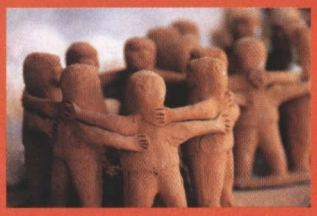
A sikertelen munkahelyi egyeztetéseket követően a Vasutasok Szakszervezete két tagja megbízásából Munkaügyi Bírósághoz fordult. A bíróság elsőfokú ítélete szerint lehet, hogy a munkáltató a folyamatos munkaviszonyt kívánta preferálni, de nem ezt rögzítette a megállapodásban, ezért a több mint húsz év MÁV munkaviszonnyal rendelkezőket a differenciált bérfejlesztés megilleti. Magasabb szintű megállapodásról egy alacsonyabb szintű rendelkezésben a munkavállalókra nézve hátrányos intézkedés nem hozható.

Ennek ellenére a munkáltató fellebbezést nyújtott be, ezért másodfokú tárgyalást is lefolytattak. A tanácsvezető bíró a tényállás ismertetése után elmondta, hogy sem a folyamatos, sem a megszakítás nélküli szavak nem szerepelnek a megállapodásban, ezért a munkáltató egyoldalúan nem konkretizálhat.

Ha megszorítással óhajtotta volna ezt megtenni, akkor belefoglalhatta volna a megállapodásba. Mivel ezt nem tette meg, a megyei bíróság a munkaügyi bíróság ítéletét pontosítással hagyta helyben, miszerint ***a felpereseket 2006. január 1. napjától az elsőfokú ítéletben írt összegű személyi alapbér és bérkiegészítés illeti meg.***

Megállapítható tehát (ha lassan is), hogy egy lakatos és egy műszerész kolléga a végső jogorvoslattal, kitartásuk és hitük eredményeképpen visszamenőleg megkaphatja azt, amit súrlódások, személyeskedő tárgyalások nélkül is megadhattak volna részükre. Ne adjuk fel tehát, ha érezzük az igazunkat és van mögöttünk szakszervezeti támogatás. Ketten most végigvitték ügyüket, de vajon hány kolléga járt hasonló cipőben?

Tisztelt Kolléganők, Kollégák! Keressétek a Vasutasok Szakszervezete tisztségviselőit, csatlakozzatok hozzánk, hogy a Ti ügyeitekben is eljárhassunk. **Bodnár József, szb-titkár**



Tisztelt VSZ Tagok!

TI, AKIK A SZESZÁNÁL, VAGY MÁS, ÁTSZERVEZÉS ELŐTT ÁLLÓ SZERVEZETI EGYSÉGNÉL ÁLLTOK ALKALMAZÁSBAN! ITT AZ IDŐ, HOGY MINDEN SZEMPONTBÓL FELKÉSZÜLJETEK A VÁLTOZÁSRA, MUNKAVÉDELMI OLDALRÓL IS.

Kérjétek a választott Munkavédelmi Képviselőt, a Munkavédelmi Bizottságot, hogy a változással összefüggésben az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés szempontjából tegyenek meg mindent, amire jogosítványaik szerint lehetőségük van, hogy az átszervezés után ne legyenek roszszabbak a munkakörülményeitek, és a kockázatokat az egészséges munkavégzés érdekében minimálisra csökkentsék.

Keressék a már kiszervezett munkatársakat, tisztségviselőket, hogy előre lássák, milyen problémákkal, gondokkal kell adott esetben számolniuk, így jobban felkészülhetnek a jog- és érdekvédelemre. Erre – tanulmányozva az elmúlt három év munkabaleseti statisztikáját – akkor van több lehetőség, ha már a munkáltató által végrehajtani kívánt intézkedés tervezésének folyamatába bekapcsolódnak a képviselők. Mindenképpen jusson el a képviselőhöz a tervezet, hogy véleményt alkothasson, kezdeményezhessen, mert a képviselő a munkabiztonságot más, gyakorlati szemszögből látja. A munkáltató ezt nem kezdeményezi a képviseletnél, a képviselőnek kell kezdeményeznie hivatalosan.

Kérlek benneteket, ne kövessétek el azokat a hibákat, melyeket mi – már kiszervezettek – elkövettünk, mert nem láttuk (vagy nem teljes mértékben voltunk tudatában), hogy milyen jogaink, lehetőségeink, feladataink lehettek volna még. Például a technológia szerinti létszám nem módosulhat, legalábbis munkavédelmi képviselőkkel folytatott egyeztetés, vizsgálódás, egyetértés nélkül. Annak is van munkavédelmi jellegű szabályozása, részlete, melyet kizárólag a munkavédelmi képviselet egyetértésével lehet módosítani.

Ne feledjük! Az egyetértési jogunk nem korlátozódik a Munkavédelmi Szabályzatra vagy annak függelékére, hanem vonatkozik minden szabályozásra, intézkedésre, melynek munkavédelmi jellegű részlete van, és hatással lehet a munkavállalókra. Elképzelhető adott esetben, hogy a paragrafusoknak meg kell „mérkőzniük", hogy egyes munkáltatói intézkedéssel összefüggésben a Munka Törvénykönyve, vagy a Munkavédelmi Törvény vonatkozó paragrafusai „erősebbek", de ezt a lehetséges konfliktust is vállaltuk, amikor megválasztottak a munkavállalók.

Ne engedjétek, hogy a kiszervezés után egyes munkáltató, tulajdonos gazdasági hivatkozással próbáljon *„nyomást gyakorolni"*, mely érdek érvényesítésével romlana a munkabiztonság, a munkakörülmények.

Átszervezés előtt!

Érdemes beleszólni, miként dolgozzunk, éljünk tovább munkahelyünkön!

Gondolom, amikor *„meglebegtetnek"* olyan *„lehetőséget"*, hogy bért akkor tudunk emelni, ha például kevesebben látjátok el az adott munkakörrel kapcsolatos feladatokat, egyes családok gazdasági szempontjából hatásos érv lehet. Nekem elsősorban nem a pár százalék béremelés jut eszembe, hanem, hogy egy embert sem vagyunk képesek visszahozni a halálból.

Sok munkavállaló nem tudja, amikor többet vállal egy veszélyes tevékenységgel kapcsolatban, annak fizikai hatása vagy lesz vagy nem, de fiziológiai (idegrendszeri, lelki) hatása 99 százalékban lesz. Ezek hosszútávon kihatnak egészségre, munkabiztonságra, figyelemre, hatással lehetnek munkabalesetek bekövetkezésére, mely hatásokat a jelenlegi lehetőségeink birtokában a munkabalesetek kivizsgálásakor nehéz összefüggésbe hozni. Tudom, szerencsejátékban sokkal rosszabbak az esélyek, mégis játszunk.

Vajon ki merne esélyt latolgatni, amikor ebben a *„szerencsekerékben"* egészségről, biztonságról, munkatársak életéről szólnak a döntések.

Belátom, vannak hiányosságai a munkavédelmi képviselet jelenlegi formájának. 1994 óta, mióta munkavédelmi képviselő vagyok, egyszer nem vettem részt a MÁV szervezésében olyan képzésen, továbbképzésen, amelyre azt mondhatnám, igazán hasznosítani tudtam a képviselet során. Ennek oka részben, hogy akik oktattak, ismerték a munkavédelmet, ami önmagában is főként érdekvédelmet jelent, de nem tudták, hogyan kell végeznie napi feladatait a munkavédelmi képviselőnek. Úgy vélem, jobban át kell érezni helyzetünket ahhoz, hogy a képviselet olyan színvonalat érjen el, melynek pozitív hatása érezhető a munkakörülmények, a munkabiztonság tekintetében egyaránt, és amelyre uniós tagságunk, illetve az abból adódó jogszabályi változások lehetőséget biztosítanak. Ezen kell dolgozzunk azzal együtt, hogy több szakszervezeti tisztségviselőt idézve van, amikor a fontosnál is fontosabb a sürgős feladat.

Az átszervezés előtt álló munkavállalók munkavédelmi képviselőinek sürgős feladataik vannak. Ha már törvényes jogaink lehetővé teszik, érdemes beleszólni miként dolgozzunk, éljünk tovább munkahelyünkön. Szerintem érdemes. Szerintetek?

Pék Károly Ágoston
munkavédelmi képviselő

NE KÖVESSÉTEK EL AZOKAT A HIBÁKAT, MELYEKET MI – MÁR KISZERVEZETTEK – ELKÖVETTÜNK...

MVJ MÁV Vasjármű Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94/521-800 • Fax.: 94/313-315
E-mail: info@mvj.hu • Honlap: www.mvj.hu

mtu FRIEDRICHSHAFEN SERVICE Dealer
BEHR INDUSTRY Service
VOITH Engineered reliability. Turbogetriebe Service

Tevékenységeink:

- dízelmozdonyok (M43,M47), motorvonatok (Bz-mot,), személykocsik, teherkocsik javítása, korszerűsítése,átépítése,
- InterPici, iker motorvonat gyártása,
- speciális vasúti jármű gyártás, javítás,
- jármű fő- és részegységek gyártása (Railpack),
- MTU (motor), Behr (hűtő), Voith (hajtómű) szakszervíz tevékenység.

Minősítések:

ISO 9001:2000
DIN 6700-2
DIN EN 729-2
ÖNORM M 7812
Railion (DB) minősítés

Megalakult a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanács

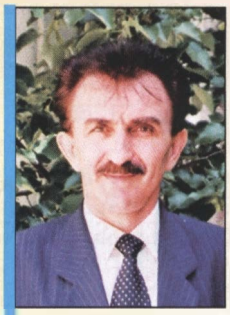
Az elmúlt hónapokban a MÁV Zrt. szervezeti egységein megtartott üzemi tanács választásokat követően 2007. április 4-én az ország minden pontjáról érkezett 186 üzemi tanácsi képviselő és üzemi megbízott részvételével, eredményesen és érvényesen megtörtént a MÁV Zrt. KÜT tagjainak delegálása. Az üzemi tanácsnokok a jelölések elhangzása után nyílt szavazással döntöttek a testület összetételéről, a delegálás módjáról és tagjairól.

A választási végeredményben visszatükröződik a Társaság szervezeti felépítése és fő tevékenységi köreinek képviselete. A választás eredményeként a Központi irányítás szolgáltatást Csire Zoltán, a Pályavasúti Üzletágat Bodnár József, Fábián Kálmán, Horváth István,

Nagy Róbert, Szónok József, Vadkerti Zsolt, a Gépészeti Üzletágat Cseh Béla Zoltán, Dörnyei Szilárd, Károlyi Csaba, Skarbit Barna, a Személyszállítási Üzletágat Klupta István és Szabó Ilona üzemi tanácsnokok képviselik. A választást követően megtartott alakuló ülésen a MÁV Zrt. KÜT elnökének Horváth Istvánt, társelnöknek Fábián Kálmánt választotta meg a testület.

MÁV ZRt.

KÜT Hírlevél 2007. április



Bodnár József
KÜT tag.
sajtóreferens

Soros KÜT ülés: 2007. április 16.

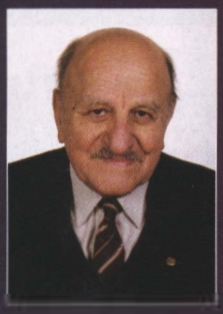
Az ülés az április 4-én megalakult 13 fős testület újonnan delegált tagjainak bemutatkozásával kezdődött. Ezt követően a KÜT munkáját segítő bizottságokat és azok vezetőit választotta meg a testület, majd elfogadta a KÜT ügyrendjét és felhatalmazta a KÜT elnökét az Üzemi Megállapodás megkötésére. A KÜT irodavezetői tevékenységét továbbra is *Szeder Lászlóné* látja el, a sajtóreferensi feladatokat pedig *Bodnár József* KÜT tag végzi.

Második napirendként szerepelt a ZáLoRaSz Zrt-hez történő tevékenység-kihelyezés végrehajtásához átadott írásbeli tájékoztató szóbeli kiegészítése *Zsoldos Marianna* humánerőforrás igazgató részéről. Az írásos előterjesztéssel kapcsolatban a Vasutasok Szakszervezete kifogást nyújtott be, melyben első körben nem született megállapodás, kezdte tájékoztatóját Zsoldos Marianna. A Záhony területén működő üzemi tanácsok kérdéseit *Szónok József* KÜT-tag tolmácsolta, melyekre *Szamos Alfonz* Pályavasúti Főigazgató válaszolt. A munkavállalókat érintő közvetlen kérdések a tevékenységi kör bővítése, a jogutódlás és az ehhez kapcsolódó juttatások, a szolgálati lakás, a bérlakás, a menetkedvezmény vonatkozásában visszatérő témaként merültek fel. A lakáskoncepcióban egy átfogó új megoldás szükséges a tevékenység-kihelyezés valamint a privatizációban érintett munkavállalók irányában. A menetkedvezménnyel kapcsolatban új előterjesztés készül 2008. január 1-jétől. Jelenleg a vasúti törvény és a 179/2004. sz. kormányrendelet szerint kell eljárni. A tevékenység-kihelyezés célja az, hogy a pályavasút tevékenységi köréből a nem pályavasúti alaptevékenységek kikerüljenek, a profiltiszta működés kialakuljon. Az átrakási és ahhoz kapcsolódó egyéb tevékenységek technikai, technológiai fejlesztéséhez szükséges források tőkebevonással biztosíthatók legyenek. Célja továbbá az, hogy a szükséges döntések olyan időpontban megszülessenek, amely lehetővé teszi a ZáLoRaSz Zrt. tevékenységének megkezdését, az erőforrások átcsoportosítását, valamint a feleslegessé váló erőforrások további sorsának rendezését 2007. július elsejéig. A tervezett tevékenység-kihelyezésből adódó szervezetracionalizálás a PML és TEB szakterületek szervezeti egységeit nem érinti. A KÜT a tervezett átalakítást csak akkor támogatja, ha valamennyi munkavállaló számára biztosított a foglalkoztatás. Ehhez szükséges, hogy a tervezettnél sokkal szélesebb körű tevékenységet végezhessen a megalakuló társaság.

Szabó és Fia Kft.
Szabó és Fia Szolgáltató Kft.
MSZ EN ISO 9001/2001
Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.
Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.

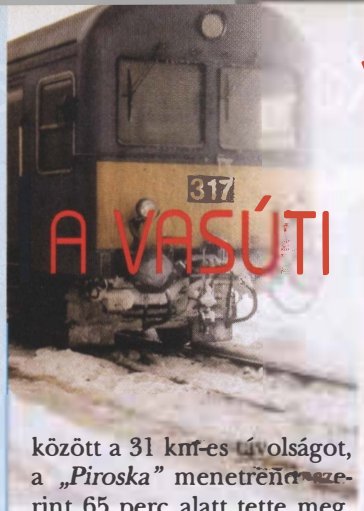
BIZTONSÁGGAL
A BIZTONSÁGÉRT
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net
www.szaboesfia.hu

Jövő



Dr. Kun Dezső

Van-e jövőjük a vasúti mellékvonalaknak?



Egyelőre csak 14 mellékvonalon szüntették be – közel 500 km-en – a vasúti közlekedést. Újabb hetven mellékvonalon tervezik a menetrend szerinti közlekedés jelentős szűkítését.

Arról, hogy ezek az intézkedések mennyiben sértik a helyi lakosság és a vasutasok érdekeit – illetve az Alkotmányban rögzített állampolgári jogokat – azért nem írok, mert megtette ezt helyettem az illetékes ombudsman, valamint számos szakszerű újságcikk.

A közúti és vasúti közlekedés ökológiai, energiatakarékossági összehasonlításáról is köteteket írtak. Köztudomású, hogy minden paraméter hosszútávon a kötöttpályás közlekedés elsőbbségét igazolja.

Nézzük meg azonban az érem másik oldalát. Tegyük fel úgy a kérdést, hogy a jelenlegi helyzetben versenyképes-e a mellékvonali vasúti közlekedés? Röviden szólva: nem! Mi ennek az oka és mit lehetne tenni?

A vasúti mellékvonalak karbantartása és felújítása az utóbbi 25 évben – szakértői vélemények szerint – *„háttérbe"* szorult.

Az óvatos megfogalmazás következményeire egyetlen példa: Kiskőrös és Kalocsa között a 31 km-es távolságot, a *„Piroska"* menetrend szerint 65 perc alatt tette meg. Igaz, hogy az autópályák indokolatlanul magas építési költsége miatt az utóbbi 6-8 évben a közutak állapota is kritikussá vált, de azért a keskeny és balesetveszélyes közúton a Volán autóbusz ennél rövidebb idő alatt célhoz ér.

A közlekedő vonatok kihasználtsága is vitatható. Mást mutatnak a jegyeladási és a vonaton lévő utaslétszám adatai.

Nyugdíjas kollégáim Örkény állomáson egy reggeli vonatnál megszámolták és videóra vették a vonatra váró közel kétszáz fős tömeget. Azok fel is szálltak a vonatra, de a személypénztáros ehhez a vonathoz tizenhárom jegyet adott ki. Nem mindegy, hogy melyik statisztikai adat kerül a döntéshozók elé.

Az is tény, hogy nálunk sűrűbb a vasúthálózat, mint az Európai Unió korábbi tizenöt országában (1000 négyzetkilométeren 83, illetve 65 km).

Sokan ebből azt a következtetést vonják le, hogy szükségszerű a mellékvonalak felszámolása. Ha nagyvonalúan elfelejtkezünk a megszüntetésre ítélt vonalak rekultivációs költségeiről, ezt könnyű *„gazdaságos"* intézkedésnek feltüntetni. Az *„ideiglenes forgalom beszüntetés"* a lakossági felháborodás és kedvezőtlen politikai hangulat csillapítására talán megfelelő *„PR szlogen"*, ugyanakkor folyamatos felügyelet nélkül nem védi meg az épületeket és a vasúti berendezéseket a teljes lepusztulástól, illetve azok *„eltulajdonításától"*.

Gondoljunk csak arra, a közelmúltban még a fővonalakon is több száz méter vasúti kábel ellopásával veszélyeztették a vasúti közlekedés biztonságát.

Véleményem szerint a szükségből erényt is lehetne kovácsolni! Kétéltű járművekkel egyesíthetnénk a közúti és a vasúti közlekedés előnyeit. A *„sínautóbuszok"* a városok központjából indulhatnának és vasútállomástól a meglévő vasútvonalat használnák. Tíz éve, egyik cikkemben azt feltételeztem, hogy a műszaki egyetem padjaiban ülnek azok a mérnökjelöltek, akik ezt nálunk is megtervezik.

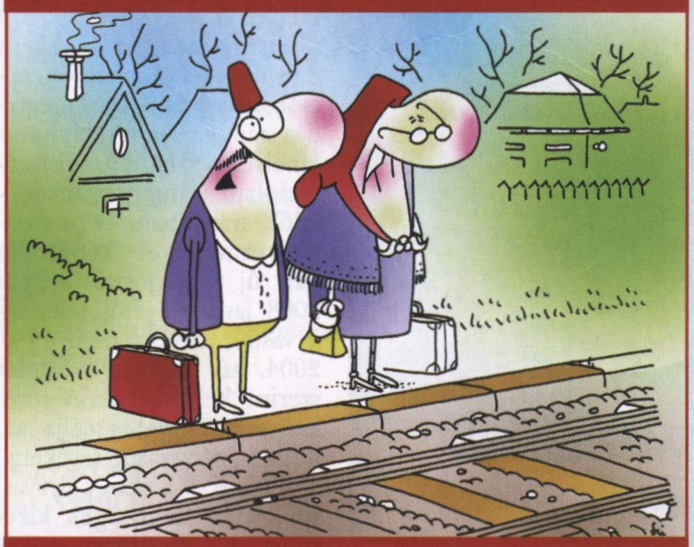
Az évek gyorsan múltak, és a *„jóslat"* kezd beteljesedni. A közelmúltban a Cargónál dolgozó közgazdász unokámtól értesültem egy kétéltű tolatómozdony megvételének mérlegeléséről.

Bár ez a mozdony 20 kilométeres sebességével vonali szolgálatra nem használható, az iparvágányok, raktári vágányok tolatási műveleteire, esetleg a konténerek házhozszállítására mindenképpen alkalmas. Más kérdés, hogy az Interneten is meghirdetett 50 millió forint plusz Áfa ár mennyire reális és hány év alatt térülne meg.

Nagyobb jelentőségű az a híradás, amit a televízió április közepén mutatott be. Japánban a vasúti mellékvonalakon forgalomba állítottak egy kb. 30-40 személyes sínautóbuszt, amelyik 60-80 km-es sebességgel közlekedik. Sajnos a híradás csak a kerékváltásra koncentrált és egyéb műszaki adatot nem ismertetett. Mindenesetre jó lenne egy ilyen járművet kipróbálni a Fülöpszállás–Kecskemét vasútvonalon, ahol a közúti vonalvezetés több helyen eltér a vasúti vonaltól és a vasúti közlekedés megszüntetésével községek maradtak tömegközlekedés nélkül. Egy ilyen jármű 100 vagy 200 millió forintba is kerülhet. Bérleti, esetleg lízingelési költségei így is eltörpülnek a MÁV által üzemeltetett és lízingelt személyautók kiadásaitól. Az is elképzelhető, hogy az egykor világhírű hazai járműgyártás versenyképes üzletet látna benne.

Szeretném hinni, a mellékvonalak megmaradásához egy ilyen kétéltű közlekedési eszköz is hozzájárulna. Ha előbb-utóbb nálunk is *„eurokonform"* közlekedéspolitika valósul meg és a közlekedésfejlesztésben a *„fókuszálás"* helyett a *„komplexitás elve"* érvényesül, akkor a vasúti mellékvonali közlekedésnek nemcsak múltja, de jövője is lesz.

GYANÚ



– Már tizenhét napot késik; Nem lehet, hogy megszüntették a szárnyvonalakat?! *(Szmodis Imre grafikája)*

Majális a Csanyik-völgyben,

AVAGY EDDIG, ÉS NE TOVÁBB!

A 2007. MÁJUS ELSEJEI ÜNNEPI MŰSORT ÉS MAJÁLIST A MEGSZOKOTT KÖRNYEZETBEN, A MISKOLCI CSANYIK-VÖLGYBEN TARTOTTÁK MEG. A HAGYOMÁNYOKNAK MEGFELELŐEN IDÉN IS MISKOLC VÁROS ÖNKORMÁNYZATA SZERVEZTE MEG AZ ÜNNEPI ÉS KULTURÁLIS PROGRAMOT, MELY TÖBB TÍZEZER ÉRDEKLŐDŐT VONZOTT A TERMÉSZETBE. TAVALY AZ IDŐJÁRÁS NEM VOLT KEGYES AZ ÜNNEPLŐKHÖZ, IDÉN AZONBAN SZÉP, NAPOS DE KISSÉ HŰVÖS IDŐ VOLT.

Az MSZOSZ a Vasutasok Szakszervezetével közösen szervezte meg a majálist. Így érthető, hogy a vasutasok részéről volt a legnagyobb érdeklődés. Kisebb létszámmal voltak jelen a Vasas Szakszervezeti Szövetség és a MEDOSZ részéről a rendezvényen, amelyen az MSZOSZ B.A.Z. Megyei Képviselete százötven aktív és nyugdíjas szakszervezeti tagot és azok családtagjait látta vendégül.

Borsod-Abaúj-Zemplén megyében idén a szakszervezeti konföderációk közül a LIGA Szakszervezet adta volna a soros elnököt, de két héttel a rendezvény előtt a LIGA megyei elnöke jelezte, hogy nem vesznek részt a majálison. Így az MSZOSZ átvállalta a szervezést és ezért *Karácsony Szilárd,* a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke, illetve *Káli Sándor,* Miskolc Megyei Jogú Város polgármestere együtt köszöntötte az ünnepelni, szórakozni és kikapcsolódni vágyókat.

Káli Sándor szerint a majális lehetőséget ad a jó kapcsolatok kialakításához. Fontos, hogy ismét legyen párbeszéd az emberek között. Együtt gondoljuk át, hogy az elmúlt évtizedekben a világ mit hozott, mi jót, vagy kevésbé jót.

„Tisztelt sztrájkoló munkások" – kezdte beszédét Karácsony Szilárd, majd a hatásszünet után mindenkit megnyugtatott, hogy csak felidézte, miként kezdődhetett az első Május elseje. Emlékeztette a jelenlévőket arra, hogy 1890 óta Május elsején nem csak megemlékezünk elődeinkről, hanem hangot adunk aktuális követeléseinknek is. Beszédében többször utalt és idézett a szakszervezeti szövetségek közös *„Eddig, és ne tovább!"* felhívásából, jelezve, hogy tisztességes munkajövedelmet, biztonságos és egészséges munkakörülményeket, a munka világát érintő törvények betartását akarjuk.

A kormányzati intézkedések terhei legjobban a bérből és fizetésből élőket érintik. Jelezte, hogy az érdekek védelmében szorosabb összefogásra van szükség.

Az ünnepi szónokok a köszöntők után részt vettek azon a fórumon, amelyen az Autonómok, ÉSZT, MSZOSZ, Munkástanácsok és a SZEF megyei, ágazati vezetői is jelen voltak. A fórumon, ahogy az elmúlt évben is, kiemelt szerepet kapott a foglalkoztatás és munkahelyteremtés kérdésköre, hiszen megyénkben ez a legfajsúlyosabb probléma továbbra is.

Rohonka Sándor

Balról jobbra: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke, Káli Sándor, Miskolc város polgármestere és Rohonka Sándor, az MSZOSZ B.A.Z. megyei képviselet-vezetője.

Egy nap Brüsszelben

2007. ÁPRILIS 17-ÉN ISMÉT ÜLÉSEZETT AZ EURÓPAI UNIÓ KÖZLEKEDÉSI BIZOTTSÁGÁNAK VASÚTI SZEKTOR SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGA. A RÉMISZTŐ ELNEVEZÉS EGY JÓL MŰKÖDŐ EGYEZTETŐ INTÉZMÉNYT TAKAR. ITT TALÁLKOZNAK EGYMÁSSAL EURÓPA KÜLÖNBÖZŐ VASÚTJAINAK, VALAMINT VASÚTI SZAKSZERVEZETEINEK KÉPVISELŐI.

Elsőként reggel, mindenki a maga csapatában tart oldalegyeztetést, majd az Európai Bizottság képviselőivel kiegészülve együttes megbeszélés következik. Nem egyszerű megegyezni. Rengeteg nemzeti, gazdasági, vállalati, munkavállalói érdeket kell közös nevezőre hozni. Így nem csoda, hogy egyes témák, mint a 1-3. Vasúti Csomagok, a határon átnyúló munkáltatás, egységes európai mozdonyvezetői igazolvány kérdésének megvitatása, ajánlás elfogadása, annak bevezetése évekig tart. Persze még az is érdekfüggő szempont, hogy a hosszú procedúra kinek kedvez!

Az ETF-ben egyesülő szakszervezetek kemény vitákat folytatnak a munkaadói képviseletekkel (CER, EIM) a munkavállalói mobilitás, rugalmasság, alkalmazhatóság, az egyéni és vállalati felelősség kérdésében. Ezen a napon a viták mellett közös nyilatkozatot is kiadtunk. Ebben kijelentjük, hogy a vasúti közlekedés versenye hátrányt szenved európaszerte. Ez azért van, mert a szállítás járulékos költségeit, kárait – közlekedési dugók, környezetszennyezés, klímaváltozás, balesetek – nem terhelik rá arányosan a szállítókra. Két független vizsgálat alapján ezekért a súlyos problémákért 84–94%-ban a közút a felelős. Ezért a közös nyilatkozatban követeljük európai, és így nyilván magyar szinten is az egyenlő bánásmódot, a tisztességes versenyt, arányos infrastruktúrafejlesztést és teherviselést. Ennek hiányában torz verseny és gazdaság, élhetetlen környezet alakul ki. Mi így gondoljuk, Kóka úr másként.

Estefelé a metrón elegáns, csíkos öltönyös, fényes kacsacsőrű cipős fiatalemberek vettek körül. Arról értekeztek kimerítően, hogyan lehet bliccelni. Szavaikból kiderült, hogy hivatali gyakornokok az Unió valamelyik intézményében. Nem volt nehéz megértenem őket, mert a hivatalos magyartól alig eltérő pesti szlenget nyomták. Én meg csendben hazafelé vettem az irányt, mert mindenhol jó, de legjobb...

Papp Z.

Kirándulás Kárpátaljára

A Vasutasok Szakszervezetének a Debreceni Pályavasúti Üzletág Területi Központ Távközlő-, Erősáramú és Biztosítóberendezési Osztály Biztosítóberendezési Alosztályán működő Szakszervezeti Bizottsága a VSZ Nyugdíjas Szervezetének Debreceni Területi Csoportjával együttműködve 2007. július 12-15. közötti időben autóbuszos kirándulast szervez Kárpátaljára.

A programban szerepelnek városlátogatások, várak megtekintése Nevickén, Ungváron, Munkácson, Huszton. Dolhán a Teleki kastély, Beregváron a Schönborn kastélyt keressük fel. Ellátogatunk a Máramarosi havasokban lévő Szinevéri Nemzeti Parkba. Fatemplomok és harangtornyok színesítik a kirándulást. Megnézzük a honfoglaláskori magyarok bejövetelének helyszínét, a Vereckei hágót is.

Elhelyezés: a Falusi turizmus hálózatában található kényelmes magánházak 2 és 3 ágyas szobáiban félpanzióval, Mezőváriban.

A részvételi díj a négy napos útra: 30 000 Ft/fő.

Az autóbusz július 12-én (csütörtökön) reggel 6 óra 15 perckor indul Debrecenből. A távolabbi területekről jelentkezők az indulás előtti éjszakai szálláshelyüket Debrecenben biztosítsák.

Az utazáshoz 45 hely áll rendelkezésre.

Jelentkezési határidő: 2007. június 12. a részvételi díj egyidejű befizetésével.

Részletesebb tájékoztatás a szervezőtől, *Vass Zoltántól* kérhető a 06-20-973-9779, vagy esténként 20.00-22.00 óra között az 52/481-766 telefonszámon. Ugyanitt kérhető a részletes kiírás elküldése is.

A kiránduláson való részvételhez érvényes ÚTLEVÉL szükséges!

Kedves Szülők!

Szeretné biztos helyen tudni gyermekét a nyári szünidő alatt?

Erre kínál megoldást a Baross Gábor Oktatási Központ szegedi Területi Oktatási Egysége a **nyári napközis tábor** szervezésével. Gyermekének hasznos időtöltést ajánlunk a kézműves, nyelvi és számítástechnikai táborozási lehetőséggel.

Azoknak az általános iskolás, 7-14 éves gyerekeknek a jelentkezését várjuk, akik szeretnének érdekes, hagyományos kézműves technikákat elsajátítani vagy a számítástechnika rejtelmeibe betekinteni, vagy kedvet éreznek idegen nyelv gyakorlásához.

A tervezett időpontok:

JÚNIUS	25-29
JÚLIUS	02-06
JÚLIUS	09-13
AUGUSZTUS	06-10

A táborokra jelentkezni lehet folyamatosan, a jelentkezések a tábor kezdete előtt 2 héttel zárulnak, a jelentkezéseket visszaigazoljuk, a táborok csak megfelelő csoportlétszám esetén indulnak.

A tábor várható költsége 12 950 Ft/fő/hét, mely tartalmazza a napi háromszori étkezést.

További információk és jelentkezés:
6729 Szeged, Rendező pu.
Tel: 62/426829; 70/3665048; 70/2781790
e-mail: sgtanm@vnet.hu

A POÉN 1. RÉSZE
HATÁROZÓRAG, A -NÉL PÁRJA
A BABA-ETETÉS KELLÉKE
VONZÓ, CSINOS ARCÚ
EMELET, RÖVIDEN
A TÁRGY RAGJA
CSAPADÉKOS (IDŐ)
NEM KERES HIÁBA
KÖLTŐI INDULAT-SZÓ
DÍSZ A BLÚZON
ROSSZ TETTRE BUZDÍT

AMPER, RÖVIDEN
ÁBRÁND
SEMERRE
BIRKA-HANGOT HALLATÓ
TASZÍT RAJTA EGYET
-BÓL, -...
SZORGAL-MAS
ÉNEK
RUHÁT RÁAD
SACINAK IS BECÉZIK
IDŐ UTÁN ÉRKEZÉS
FELFOR-DULÁS
PECSÉT A RUHÁN
AZ OLDA-LÁTÓL

A POÉN 2. RÉSZE
PÁROS SZÁMI
TÍZ HAR-MADA!
A MÚLTBAN
MOSÓ-SZER-MÁRKA
SÍRÓSAN BESZÉL
VAN BÁ-TORSÁGA
KISSÉ JEGES!
A KÓRHÁZ JELE
DE AZONBAN
LEVEGŐT BE-LÉLEGZŐ
ÁGYNEMŰ SZÉLEI!
MEGGYŐ-ZŐDÉS
LYUKAT VÁJ
EBBE AZ IRÁNYBA
HORDA-TAG!
LAKATOL
OSZTRÁK ÉS MÁLTAI AUTÓK JELZÉSE
AHOVÁ
AZ APA PÁRJA
MENZÁN ÉREZHETŐ
BELE-FÁSUL
A JOULE JELE
LENTEBB-RŐL
NŐI SZOKNYA
ÉLESÍTŐ
HASZNÁL AZ OR-VOSSÁG
FIÚ PÁRJA!
KOCSIS-ULÉS
ENYHE DOR-GÁLÁS
VOLT, RÖVIDEN
ABALIGET HATÁRAI!
VIDÉK, TÁJÉK
NÉMÁN FÜRÖ!
FÜLES IVÓEDÉNY
A RÉNIUM VEGYJELE
RANG-JELZŐ ELŐTAG
KÖZSÉG
KÖR-SZELET!
AUTÓS SPORTÁG
TONNA, RÖVIDEN
A TEG-NAPHOL-NAPJA!
FŰTŐBE-RENDEZÉS
RÓMAI 50-ES

Bábel tornya és az eszperantó

Már a vasutak építése óta felmerült a kérdés a vasúti nyomtávolság megállapítására. Ez a probléma a villamosított vonalak fokozott elterjedése által egyre jobban akadályozta az európai vasútvonalakon átvezető forgalom zavartalan lebonyolítását.

Egy másik probléma a jelző- és biztosítóberendezéseknél merült fel. A mozdonyvezetőnek ugyanis olyan kommunikációs eszközzel kell rendelkeznie, hogy kapcsolatot tudjon létesíteni a földi irányító szervekkel. Ez a tevékenység azonban vasutanként és típusonként változik, mivel mindenki a saját nyelvén beszél. Eredmény: vagy csak kissé, vagy egyáltalán nem értik meg egymást, tehát bábeli zűrzavar alakul ki.

Az Európai Bizottság elhatározta, hogy véget vet ennek az áldatlan állapotnak. Létre akar hozni egy olyan rendszert, amely csak a vasútra lesz jellemző, tehát nem azonos a közúti és légi közlekedésnél alkalmazott megoldással.

Nem kétséges, hogy ez a rendszer komoly beruházást igényel, mivel mind a vonatra, mind a földi szervekre vonatkozik. Igen fontos az egyetértés a partnerek között, mivel 27 ország és Svájc vesz részt benne. Miután az Unió a végrehajtója ennek a tervnek, minden vasút hozzá fordul anyagi segítségért. Remélik, hogy egy közös nyelvet találnak, de ez még hosszabb tárgyalást igényel. Számításba vették az eszperantó nyelvet is a vasútnál használt kifejezések használatára.

(La Vie du Rail, 2007. február 21.)

Az osztrák vasút (ÖBB) 5100 teherkocsit kíván beszerezni

A Rail Cargo Austria Rt. az ÖBB árufuvarozási ágazata 5100 teherkocsi vásárlását irányozza elő 2011-ig. Ez a régi teherkocsik pótlására szolgál, miáltal a kocsipark 18000-re növekszik. A Rail Cargo Austria a fuvarozási teljesítmény 5,7%-os növekedését (93 millió tonna) mutatta ki 2006-ban.

(La Via du Rail, 2007. február 21.)

A franciaországi CGT (Szakszervezeti Szövetség) vasutas tagozatának 40. Kongresszusa

A lap munkatársának kérdésére a szakszervezet főtitkára elmondta, hogy céljuk a közszolgáltatás jövőjének biztosítása, az infrastruktúra megfelelő finanszírozása, az SNCF elkötelezettségének kiharcolása a nyugdíjasok helyzetének rendezésére, amelyhez kb. 111 milliárd euro szükséges. Éberen akarunk őrködni a terhek egyenlő elosztására vonatkozó jogok fenntartásán, amelyhez állami garanciát követelünk. Azt akarjuk, hogy ne legyenek feltételhez kötve az állami támogatások a vasutasok részére, mivel a nemzetközi normák ilyet nem tartalmaznak.

Az árufuvarozási területre vonatkozólag a főtitkár elmondta, hogy a helyzet sokkal bizonytalanabb mint 2003-ban. Az SNCF igazgatósága a hónap végéig egy új tervet kíván készíteni, mivel az eddigi vezető iránt elvesztette a bizalmát.

A szakszervezet véleménye szerint nem köthető a vállalati politika egy személyhez, aki egyedül dönt az SNCF árufuvarozási üzletágról.

Az újságírónak arra az észrevételére, hogy az SNCF drágább mint az üzletágba újonnan belépők, a főtitkár azt válaszolta, hogy 2003-ban azt mondták, a vasutasok 25%-kal drágábbak, azóta azonban 8000 alkalmazotti helyet szüntettek meg az árufuvarozásnál és még mindig drágák vagyunk. Azt kívántuk, hogy a munkafeltételek és a szociális kérdések ügyében üljünk össze és tárgyaljuk meg a tennivalókat, de idáig nem kaptunk lehetőséget erre az elnöktől.

A főtitkár kifejezte azt a reményét, hogy a többi szakszervezettel együtt minden szinten tárgyalni fognak az aktuális problémák megoldásáról.

(La Vie du Rail, 2007. április 28.)

Hajós Béla

kicsi kamat izgalmak nélkül

Biztonságban jobb.
A **marbles™** személyi kölcsön egészen kicsi kamatokat kínál forint alapon, **árfolyamkockázat nélkül.**
Ha már van hiteled magas kamattal, gurulj át hozzánk, és cseréld le!

apró kamatok
forint alapon
THM 14,44%-tól

forintalapú marbles™ személyi kölcsön 150 000 forinttól 4 millió forintig 1% kamatkedvezménnyel a VSZ tagjainak

Hitelösszeg	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
500 000 Ft	11 574 Ft	0 Ft	20,27%
850 000 Ft	17 697 Ft	0 Ft	15,39%
1 500 000 Ft	30 556 Ft	0 Ft	14,44%

Hívj minket még ma!

personális kölcsön
1% kamatkedvezménnyel
a **VSZ** tagjainak

marbles™ személyi kölcsön
(06 40) 480-480
www.**marbles**.hu

H0650/0407

A HSBC Csoport tagja

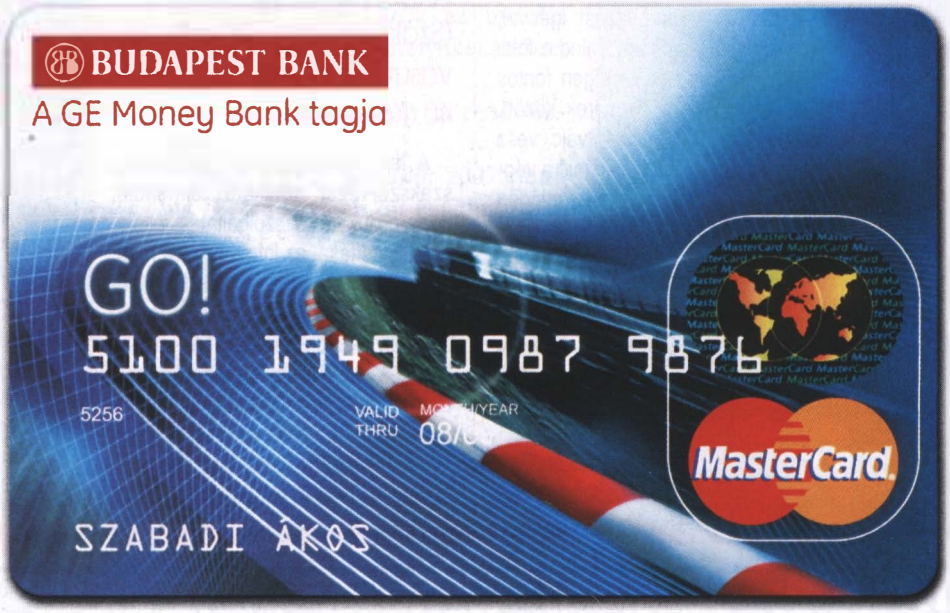
A HSBC Holdings Plc-t 2004-ben a világ legjobb bankjának választotta az Euromoney Magazin. A forintalapú marbles™ személyi kölcsönt a Beneficial Zrt. nyújtja, amely a HSBC Csoport tagja. A kölcsön minden esetben a Beneficial Zrt. által végzett hitelbírálat függvénye. A fenti példáknál a futamidő 72 hónap. A THM mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. A kölcsön igénylésének alapfeltételei: betöltött 21. életév, a jövedelem bankszámlára érkezzen, minimum nettó 55 000 Ft jövedelem.

THM: 14,44%-25,49%

BUDAPEST BANK
A GE Money Bank tagja

Vasutasok Szakszervezete

GO! Kártya



Tankoljon 6% és vásároljon 2% kedvezménnyel!

Készpénz-jóváírási kedvezmény: a Bank 3% jóváírást ad minden hazai vagy külföldi benzinkútnál történt vásárlás után, egyéb hazai vagy külföldi vásárlások után pedig 1% jóváírást. Akciós kedvezmény: **a 2007. április 10. és 2007. július 16.** között igényelt és jóváhagyott kártyák esetén a szerződéskötéstől számított 6 hónapig minden hazai vagy külföldi benzinkútnál történt vásárlás után 6% jóváírást, egyéb hazai vagy külföldi vásárlások után 2% jóváírást ad a Bank. Benzinkútnál történő vásárlások havi maximum összege, ami után a bank jóváírást ad: 30 000 Ft. A jóváírás havonta egyszer, egy összegben, a vásárlási tranzakciók könyvelési dátuma után maximum 30 nappal történik meg a hitelszámlán. Ez a hirdetés nem minősül a Ptk. 211.§-a szerinti ajánlattételnek. A Bank a kölcsönt a mindenkori hitelbírálat alapján nyújtja. Az ajánlat a Budapest Bank más akcióival nem vonható össze. A GO! Kártya hitelkártya. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, és a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat.

THM: 40,53%

Mi **igent** mondunk ügyfeleink elképzeléseire.
Ezért az ügyfeleink.

■ **GO! Vonal: 06-1-455-55-81** ■ **www.go-kartya.hu**

2007. JÚNIUS

Megjelenik:
15 000 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVA: 1904-BEN

LI/6

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

A VSZ XVI. Kongresszusa a tagok által befizetett tagdíjak tíz százalékát elkülönítve létrehozta az Egységes Szolidaritási és Szolgáltatási Alapot (ESZSZA).

A bővített szolgáltatásokról a 3. oldalon olvashatnak.

A VSZ TAGSÁG Ismét többet ér!

Központi Temetési Segély

Kártérítési Segély

Jogsegélyszolgálat

Munkabaleseti gyorssegély

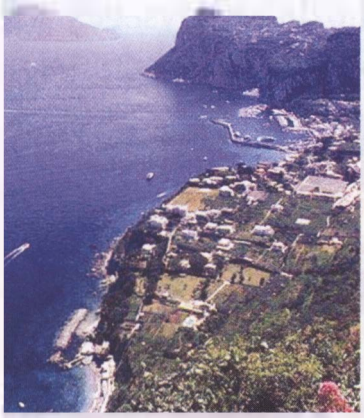
Balesetbiztosítás

Banki szolgáltatások

Érezd az összefogás erejét!

Az Explorer Vasutas Világjáró Klub (egyesület) 2007. évi programterve

EXPLORER
Vasutas Világjáró klub



Velence-Róma
(7600 Ft-tól) 07.06–09.
Program: Velence, Róma.

Velence
(5600 Ft) 07.06–08.
Program: Velence, Lido.

Prága+Krakkó
(6900 Ft-tól) 07.27–30. Városnézések: Kutna Hora, Prága, Krakkó, Wieliczka.

Prága
(4900 Ft) 07.27–29. Városnézések: Kutna Hora, Prága.

Új Erdélyi Körút
(8500 Ft + 45 eurótól) 07.29–08.03. (*Félpanzióval, busszal, idegenvezetővel.) Program: Kézdivásárhely, Kovászna, Sepsibodok, Zág, Prázsmár, Szászhermány, Sepsiszentgyörgy, Brassó, Székelyudvarhely, Fehéregyháza, Ispánkút, Segesvár.

Auschwitz+Drezda (6900 Ft)
08.10–13. Program: Auschwitz és Birkenau tábor magyarnyelvű idegenvezetővel. Drezda: Opera, Zwinger.

Auschwitz (4900 Ft) 08.10–12.
Program: Auschwitz és Birkenau tábor magyarnyelvű idegenvezetővel.

Horvát Tengerpart (Trogir)
(10200 Ft + 80 eurótól) 08.17-26.
(2-8 ágyas apartmanokban.)

Sziciliai Nyaralás (Patti)
EGYÉNILEG! 06.23-tól már .60 euró/fő-től.

Bulgáriai Nyaralás (Sozopol)
(12500 Ft + 70 eurótól)
06.22–07.01. (Part: homokos.)

Horvát Tengerpart (Brac)
(9200 Ft + 65 eurótól) 07.06–15.
(2-8 ágyas apartmanokban, part: kavicsos/sziklás.)

Tájékoztatjuk a honlapunkra látogatókat, hogy internetes portálunk **www.vasutasok.hu** valamint **www.vasutmania.hu** címen is elérhetők. Legfrissebb írásainkból: megnéztük a német ICE-t, programajánlók, kutya, macska, ember névnapok.
Látogasson el honlapunkra! 200 000-en már megtették, ennyi ember nem tévedhet! Portálunkon napi frissítésű, jelenleg 270 vasúttal kapcsolatos hír olvasható.
Hirdetéseinket a VSZ támogatta.

A fenti programokat VSz tagok tagsági igazolvánnyal vehetik igénybe!
További részletek: http://www.evvk.hu honlapunkon; info@evvk.hu e-mail címen;
a 06+27-51 vasúti telefonon, kedden 9-15 h-ig; a 06 53 /342-884 vezetékes számon,
hétköznap 18.00 h után illetve hétvégén;
a 06 30/3866-106 mobilszámon, napközben. SKYPE: Explorer Vasutas Világjáró Klub; IWIW: EVVK

MÁV LOKOMOTIV HOTELS ZRt.

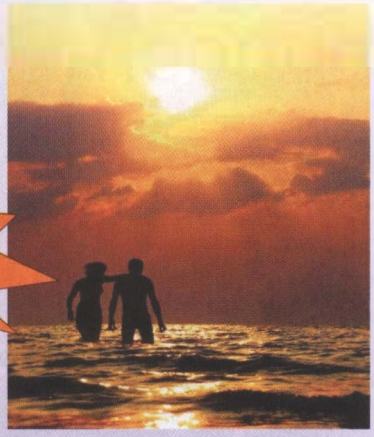
Kedvezményes Vízparti Üdülések MÁV aktív dolgozók részére

Szállodáink ideális helyszínek családi üdülésekhez. Üdülési ajánlataink a régi szép idők üdüléseinek családias hangulatát idézik, azonban szolgáltatásaink a mai kor elvárásainak is megfelelnek.
A szállodák parkkal és saját stranddal rendelkeznek (a Hotel Vonyarc** főszezonban belépőt biztosít a szállodával szemben található strandra). A nyaralás alatt animátorok gondoskodnak programok szervezéséről kicsiknek és nagyoknak egyaránt.

Üdülési Csomag tartalma:
- 7 éjszaka szállás 2 ágyas fürdőszobás szobákban és 2 x 2 ágyas lakosztályokban (keddtől-keddig)
- teljes ellátás (büféreggeli, menüválasztásos ebéd és vacsora)
- strand és parkoló térítésmentes használata
- programok (élőzenés táncos mulatság, gyermekprogramok stb.)

Kedvezményes csomagár: 56.130 Ft/fő/7 éj
gyermekeknek: 36.700 Ft/fő/7 éj
(érvényes: 06.26-08.20.)

FOGLALJON MÁR MOST!



Hotel Boglár* - Tel.: 85-350-634; bboglar@mavhotels.hu
Hotel Gárdony* - Tel.: 22-370-875; gardony@mavhotels.hu
Hotel Vonyarc** - Tel.: 83-348-035; vonyarcvashegy@mavhotels.hu

A megadott kedvezményes árak a MÁV ZRt. és az általa alapított társaságok és intézmények munkavállalóira vonatkoznak. Tartalmazzák a szállást, teljes ellátással és az áfát. Idegenforgalmi adó a helyszínen fizetendő a jogszabályoknak megfelelően!
2 éves kor alatti gyermekek térítésmentesen tartózkodhatnak a szállodáinkban a szülőkkel egy szobában, amennyiben nem igényelnek külön ellátást.
Gyermekkedvezmény 14 éves korig vehető igénybe. (A gyermekár étkezés szempontjából gyermekadagot jelent!)
További információ és foglalás a megadott telefonszámokon, valamint a 06-1-222-2240-es telefonszámon, illetve az udules@mavhotels.hu e-mail címen vagy a www.mavhotels.hu honlapon! VSZ tagoknak további 5% kedvezmény amennyiben a VSZ területi képviseletein jelentkeznek üdülésre!

Sodexho PASS Üdülési Csekk

A VSZ ismét többet nyújt!

A Vasutasok Szakszervezete egyik legfontosabb célja, hogy a tagjainak nyújtandó szolgáltatások színvonalát folyamatosan emelje. Ennek jegyében a VSZ XVI. Kongresszusa a tagok által befizetett tagdíjak tíz százalékát elkülönítve létrehozta az Egységes Szolidaritási és Szolgáltatási Alapot (ESZSZA). Az ESZSZA belső tartalmáról a Vasutasok Szakszervezete Választmánya 2007. május 24-i alakuló ülésén döntött, melynek köszönhetően a VSZ érvényes tagsággal rendelkező, tagdíjfizetési kötelezettségének folyamatosan eleget tevő, tagdíjként bruttó keresete és táppénze 1%-át fizető (Alapszabály V. fej. 4. b.) tagjai az alábbi szolgáltatásokat 2007. május 1-jétől egységesen vehetik igénybe.

Információs szolgáltatás

A VSZ korábbi kongresszusain elfogadott programokban megfogalmazottak szerint minden, az ESZSZA körébe tartozó tag megkapja szakszervezetünk lapját, a Magyar Vasutast. Az alapszervezetek 2007 májusától a mindenkori Központi Tagnyilvántartásban szereplő tényleges taglétszámnak megfelelő példányszámú Magyar Vasutast kapják meg, amelyet helyben a tisztségviselők osztanak ki a tagoknak.

Központi Temetési Segély (KTS)

Az adótörvényeket is figyelembe véve Központi Temetési Segélyt az a tag igényelhet, akinek házastársa, szülője illetve eltartott gyermeke hunyt el.

A gyermek után az ESZSZA-ból az alábbi esetekben fizethető a temetési segély:

- 18 éves korig,
- 18 éves kor felett a nappali tagozatos iskolai tanulmányainak befejezéséig, de legfeljebb 25. életéve betöltéséig, amennyiben önálló jövedelemmel nem rendelkezik,
- Életkortól függetlenül, aki után munkaképtelensége miatt magasabb összegű családi pótlék jár és ezt a kifizetőhely igazolja.

Tag halála esetén a temetés költségeit álló egyeneságbeli rokon igényelheti.

A Központi Temetési Segély mértéke 2007. május 1-jét követően bekövetkezett halálesetenként tizenötezer forint.

A KTS-t a VSZ által rendszeresített Segélykérő lap kitöltésével kell igényelni. A kitöltött és az alapszervezet véleményével ellátott Segélykérő lapot a VSZ Pénzügyi Osztályának kell megküldeni. Mellékelni kell az igénylő nevére kiállított temetési számla hitelesített másolatát, valamint a halotti anyakönyvi kivonat hiteles másolatát.

Jogsegélyszolgálat

A Vasutasok Szakszervezete ingyenes jogsegélyt biztosít valamennyi tagjának munkaügyi kérdésekben.

A jogsegélyszolgálatok elérhetőségéről a VSZ szervezetpolitikai feladatokat ellátó középszervezeteinél adnak felvilágosítást.

Egyéb, érvényes tagkártyával igénybe vehető szolgáltatások

1) Kártérítési Segély

A Vasutasok Szakszervezete tagjai részére Kártérítési Segélyt nyújt munkáltatói eljárás keretében megállapított és kiszabott kártérítési összeg megtérítése érdekében, legfeljebb a kártérítési összeg mértékéig. Kártérítési segélyt igényelhet az, aki az esemény bekövetkeztének időpontjában érvényes VSZ tagsággal rendelkezik, és tagdíjfizetési kötelezettségének folyamatosan eleget tesz.

A Kártérítési Segélyt is a VSZ által rendszeresített Segélykérő lapon kell igényelni. A Kártérítési Segély a VSZ Segélyezési Szabályzatában foglalt feltételek teljesülése esetén folyósítható.

Kártérítési segélyben részesülhet: A munkavállaló kártérítési felelősségét a Munka törvénykönyve 166. §-a, a kártérítés összegét és fizetésének időtartamát a kollektív szerződés alapján a munkáltató állapítja meg. A segélykérelmet a segélykérő lap kitöltésével, a munkáltató által kiállított jegyzőkönyv, kártérítési határozat, a szakszervezeti tag szociális helyzetét tartalmazó környezettanulmány, valamint az alapszervezet és a szervezetpolitikai feladatokat ellátó középszervezet illetékes vezetője javaslatának csatolásával lehet benyújtani a VSZ Központjába. A benyújtott kérelem alapján a segély kifizetését az elnök engedélyezi.

A segélyt a tagsági viszony létesítését követő hat hónap várakozási idő eltelte után lehet folyósítani. A segély összegének kifizetése a szervezetpolitikai feladatokat ellátó középszervezeten keresztül történik.

2) Signal Biztosítás

A Vasutasok Szakszervezete tagjait a Signal Biztosítóval kötött szerződés alapján balesetbiztosításban részesíti.

A Balesetbiztosítási szolgáltatások:

A kockázatviselés a nap 24 órájában érvényes az egész világra szóláon.

Biztosítási összegek:

- Baleseti halál esetén: 150 ezer Ft;
- Baleseti rokkantság esetén *(a rokkantság mértékével arányosan)* maximum: 150 ezer Ft;
- Kórházi napidíj: 500 Ft.

Azonnali szolgáltatások

- Csonttörés esetén: 4500 Ft;
- egyéb súlyos sérülés esetén: 22 500 Ft.

Munkahelyi balesetre járó többletszolgáltatások

- 3 napot meghaladó táppénzes állományba kerülés esetén: 3000 Ft;
- 21 napot meghaladó táppénzes állományba kerülés esetén: 5000 Ft.

A munkabalesetre a Biztosító teljesítése akkor jár, ha az elszenvedett baleset nem jogosítja a biztosítottat a magasabb összegű kiegészítő biztosítási feltétel szerinti, azonnali szolgáltatás igénybevételére. Bejelentési kötelezettség 5 nap (vasúti telefonszám: 01/21-52).

3) Tagkártyához kötődő egyéb szolgáltatások

I. Budapest Bank kedvezményes folyószámla-vezetési és banki szolgáltatásai

II. Vodafone, mobiltelefon használat kedvezményes tarifával

III. EDC kedvezményes vásárlási rendszer által nyújtott szolgáltatások

IV. Beneficial Bank kedvezményes hitel szolgáltatásai.

Munkabaleseti gyorssegély

Fentieken túl a VSZ továbbra is működteti a rendkívüli munkabaleseti segélyeit, amely munkabalesetben elhunyt tagok után 150 000 forintot, munkabalesetből eredő rokkantság esetén pedig annak mértékétől függően egyszeri maximum 150 000 forintot juttat a károsultnak, illetve családjának.

Magyar Vasutas 1896

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja – Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete; www.vsz.hu; E-mail: vsz@t-online.hu – Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, (karacsony@t-online.hu) a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: Károlyi Marianna; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8; Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomás: Tízpont Nyomdaipari Társaság: 06/70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.tizpont.hu; ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/ év

Zlati Róbert
VSZ Cargo Szakmai Képviselet vezető

A VSZ középtávú megállapodásra törekszik a MÁV Cargonál

A TÁRSASÁG ÁLLÁSPONTJA SZERINT A MÁV CARGO ZRT. MUNKAVÁLLALÓIT ÉS CSALÁDTAGJAIKAT A TULAJDONOSVÁLTÁST KÖVETŐEN IS MEGILLETI A MENETKEDVEZMÉNY.

Privatizációs pályázat

A MÁV Zrt. nyilvános, kétfordulós pályázatot hirdetett a MÁV Cargo Zrt. 29.533.147 ezer Ft össznévértékű, az alaptőke 100%-át képviselő részvényeinek értékesítése céljából.

A részvények értékesítésével a MÁV a vételár maximalizálását; a MÁV Cargo gazdálkodása hatékonyságának növelését, a MÁV Cargo versenyképességének fokozását; a vasúti árufuvarozás ágazatának fejlesztését, a munkavállalók munkakörülményeinek javítását, a munkavállalói elkötelezettség növelését kívánja elérni.

A pályázaton kívül, de azzal összefüggésben a MÁV fenntartja azt a lehetőséget, hogy a MÁV teljes részvénycsomagjából 1.476.656.000 Ft névértékű törzsrészvényt felajánljon a MÁV Cargo munkavállalói számára a Privatizációs Törvény 55-57.§-ai szerint kedvezményes megszerzésre. A vevő azonban köteles lesz megvásárolni az általa munkavállalóknak biztosított eladási opciók lehívása esetén azokat a részvényeket is, amelyeket a munkavállalók a MÁV teljes részvénycsomagjából megszereznek.

Erdekvédelmi tárgyalások

A pályázati felhívás előtt a törvény által előírt egyeztetések folytak a munkáltató és a szakszervezetek között. Ezek során a MÁV Cargo Zrt. munkáltató ígéretet tett a Társaság új kollektív szerződés-tervezetének átadására. Ezt az ígéretét a munkáltató sajnos nem tartotta be, június 1-jéig sem kaptunk teljes KSZ ajánlatot. Csak a foglalkoztatási garancia tekintetében adták át a tervezet vonatkozó pontjait. A munkáltatói rendes felmondás korlátozásáról és a létszámleépítéssel érintett munkavállalók kedvezményeiről *(végkielégítés)* szóló ajánlat nagyjából megegyezik a jelenleg hatályos szabályokkal. Ezen túlmenően az esetleges létszámleépítéssel érintett munkavállalók elhelyezkedési esélyeinek javítása érdekében outplacement rendszer kidolgozását vállalnák. Foglalkoztatási garancia tekintetében ezeket a VSZ nem tartja kielégítőnek.

Munkavállalói résztulajdon

A tárgyalások során a munkavállalói részvényjuttatás formájáról és mértékéről is folyt a vita. A Vasutasok Szakszervezete kitartott amellett, hogy a törvény által biztosított, legfeljebb 15%-os mértékig biztosítsa a részvénycsomagot a tulajdonos. Ez a MÁV Cargo 30 Mrd Ft-os jegyzett tőkéje alapján 4.5 Mrd Ft. A mértéktől tulajdonképpen nem zárkóztak el, de a munkáltató szerint ennek az összegnek a munkavállalókhoz juttatása kapcsán a részvényen kívül más formák is szóba jöhetnek, mint pl. készpénz vagy természetbeni juttatás. Meg kell találni a legkedvezőbb formát.

'Ami nem változik

A Társaság álláspontja szerint a MÁV Cargo Zrt. munkavállalóit és családtagjaikat a tulajdonosváltást követően is megilleti a menetkedvezmény.

A munkáltató nyilatkozott arról, hogy a MÁV Cargo Zrt. tervezett tulajdonosváltása nem jelent a munkáltató személyében bekövetkező változást, és az nem érinti a munkavállalók munkaviszonyát sem. Jogi értelemben a munkáltató személye nem változik, az továbbra is a MÁV Cargo Zrt. marad, így a munkavállalók munkaszerződései továbbra is érvényesek, a munkaviszonyuk folyamatosnak számít.

A munkáltató által kötött, vagy általa elismert megállapodások és az azokban vállalt kötelezettségek érvényességét sem érinti a tulajdonosváltás. Ilyen megállapodás a MÁV Zrt. és a reprezentatív szakszervezetek között 2005. december 13-án létrejött megállapodás, vagy a MÁV Raktár Kft. munkavállalóinak munkáltatói jogutódlás keretében történő átvételéről 2006. december 22-én kötött megállapodás is.

Ezen megállapodások alapján rendezettnek tekinthető:

- a MÁV Zrt. által nyújtott kamatmentes és kedvező kamatozású lakásépítési és vásárlási kölcsönöknek,
- MÁV Zrt. tulajdonú bérlakással rendelkezők lakáshasználatának,
- a jogutódlással érintett munkavállalók tanulmányi szerződésének kérdése is.

Nyitott kérdések

Tehát megjelent a MÁV Cargo Zrt. privatizációjáról szóló pályázat, azonban a pályázati felhívás alapján látható, hogy a kiírás előtti, törvény által előírt egyeztetések során felvetett témakörökben maradtak nyitott kérdések, melyeket a további tárgyalások folyamán szükséges rendeznünk.

A május 30-i VÉT-en a VSZ kifejtette azon álláspontját, hogy a fent említett témák közül többnek a rendezését nem látja biztosítottnak a privatizációs eljárás során *(pl.: foglalkoztatás biztonság, munkavállalói résztulajdon, munkakörülmények javítása, béremelkedés)*, ezért mindezeket egy középtávú megállapodásban kívánjuk rendezni, melynek tervezetét átadtuk a munkáltatónak, amely a *www.vsz.hu weboldalon olvasható.*

Rövidhírek

■ **A bérmegállapodás szerinti teljesítményösztönző kifizetésének feltételei adottak voltak az első negyedévben a MÁV Cargonál.** Azonban a társaság nem áll olyan jól, hogy ne kellene lépni a kereskedelem és működtetés területén. Várhatóan áremelkedések lesznek bizonyos területeken.
A május 30-i VÉT-en a munkáltató kijelentette, hogy a Cargo létszámhatékonysága megfelelő, melyet a privatizációs tanácsadó is megállapított, így a társaságnál nincsen létszámleépítési terv.

■ **A VÉT-en a MÁV Cargo Zrt. egyen- és formaruha ellátási rendszerének átalakításáról szóló munkáltatói tervezetet is tárgyaltuk.** A munkáltató célja az egyen- és formaruha juttatási rendszer átalakítása az egyen- és formaruha ellátás pénzbeli, VBKJ-n keresztüli megváltásával 2008. január 1-jétől. A javaslatról többek között azért nem tudtunk megállapodni, mert a megváltásért ajánlott 30.000 Ft nem elegendő a ruházat biztosítására, nem tisztázottak az adózási feltételek, valamint a ruházattal kapcsolatos munkabiztonsági feltételek sem.

■ **A MÁV Cargo az értékláncot támogató háttérfolyamatok korszerűsítésére indított projektet.** Ennek célja a fuvarozási szerződéskötés és a számlakibocsátás közötti 18-20 nap, a hibás számlák 30%-os mértékének és a reklamációk 4-6 hónapos átfutási idejének radikális csökkentése, valamint az állomási adminisztráció felesleges elemeinek megszüntetése, a kézi nyilvántartások és a papíráramlás visszaszorítása. A projekt megvalósításának foglalkoztatásra gyakorolt hatásáról a munkáltató még nem tudott nyilatkozni, hiszen még csak a munka elején járnak. A témával a jövőben többször foglalkozunk a VÉT-en.

■ **Készül a MÁV Cargo Zrt. új Munkavédelmi Szabályzata.** A tervezetet a Központi Munkavédelmi Bizottság május 30-31-i, kishomoki kihelyezett ülésén egyeztették a KMvB tagok és a biztonsági terület szakemberei.

Lapzárta után érkezett

Június 4-én küldte meg a MÁV Cargo Zrt. a Kollektív Szerződés tervezetét. A tárgyalások a 24. héten megkezdődnek.

Érdekvédelmi munkánk májusban!

VASÚTI ÉRDEKVÉDELEM

Munkabaleseti helyzet tárgyalása a VÉT-en

A MÁV Zrt. 2006. évi munkabaleseti helyzetéről tárgyalt a Vállalati Érdekegyeztető Tanács (VÉT). Az írásos előterjesztésből kiderült, hogy az ezer főre eső munkabalesetek száma csökkent, azonban még így is a duplája az országos átlagnak.

A MÁV munkavállalók baleseteinek száma csökkent, ellenben a külsős vállalkozások munkavállalói által elszenvedett balesetek száma jelentősen növekedett. A Vasutasok Szakszervezete folyamatosan figyelmeztette a munkáltatót, hogy a kiszervezések komoly gondokat okoznak. A munkabaleseti adatok is alátámasztják, hogy az aggodalmunk nem volt alaptalan.

A külsős cégek ellenőrzése nem megfelelő, a szabályok betartatása a megrendelőnek is kötelessége lenne. A beszámolóból kiderült, hogy az elmúlt négy évben felére esett vissza a megtartott munkabiztonsági szemlék száma, az elmúlt évhez képest viszont nőtt a felszámolatlan hiányosságok száma.

Meleg János érdekvédelmi alelnök

Tapasztalataink szerint a munkavállalókat folyamatosan stressz terheli a létszámhelyzet miatt, mivel senki nem tudja, hogy a következő hónapban lesz-e még munkahelye. 2006-ban a Munkavédelmi Főfelügyelet az ország legnagyobb vállalatánál tizenegy alkalommal megtiltotta a munkáltatást, különböző okok miatt. A VSZ többször felhívta a munkáltató figyelmét (fényképekkel is illusztrálva), hogy milyen áldatlan állapotok uralkodnak egyes szolgálati helyeken.

A Vasutasok Szakszervezete következetes magatartással a munkakörülmények javítása érdekében minden lehetséges szakszervezeti jogosítványt fel fog használni az elkövetkezendő időszakban.

A MÁV START Zrt. megalapítása

Megkezdődtek a tárgyalások a személyszállítási üzletág kiszervezéséről. A VSZ következetesen kitart azon véleménye mellett, hogy nem tudja a Start cég megalapítását támogatni, mert egy integrált vasúti modellben vagyunk érdekeltek.

Fontosnak tartjuk egy az állam, a MÁV és a Start Zrt. között létrejövő megállapodást annak érdekében, hogy a létrehozandó cég életképes legyen, az állam megfizesse a megrendelt közszolgáltatás ellenértékét. A megállapodás létrejötte érdekében levélben fordultunk a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium vezetőjéhez.

A VSZ nem csak a kiszervezésre kerülő munkavállalókról kíván gondoskodni, hanem a MÁV-nál maradók érdekét is figyelembe véve, arra is odafigyel, hogy a kiszervezés milyen hatással lesz a többi üzletágra és az ott foglalkoztatottakra.

A munkáltató kifejtette, hogy bérköltség-növekedéssel járó kiszervezést nem tud vállalni, mivel az üzleti feltételek nem adottak hozzá *(a Cargónál ennek mértéke +10% volt)*.

A munkáltató garantálja a kiszervezett munkavállalók foglalkoztatását, de erről megállapodást nem kíván kötni. A tárgyalások során a Vasutasok Szakszervezete ragaszkodik ahhoz, hogy az általunk átadott megállapodás-tervezet mentén jöjjön létre a megállapodás. (A VSZ az érintettek közvetlen tájékoztatására június második felében dolgozói fórumokat szervez a nagyobb csomópontokon.)

Forgalmi hírek

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE FORGALMI SZAKMAI KÉPVISELETÉNEK INTÉZŐBIZOTTSÁGA 2007. JÚNIUS 5-ÉN ÜLÉSEZETT ÉS AZ ALÁBBI KÉRDÉSEKBEN FOGLALT ÁLLÁST.

A MUNKAKÖRREL ÖSSZEFÜGGŐ LETERHELTSÉGET (STRESSZT) OLDÓ, A KÉPERNYŐ ELŐTTI MUNKAVÉGZÉS ESETÉRE ELŐÍRT SZEMPIHENTETÉST BIZTOSÍTÓ IDŐTARTAM NEM VÁLTHATÓ MEG PÉNZBEN.

A munkaközi szünet nem váltható meg pénzben

A Pályavasút területén már 2006-ban jeleztük, hogy a budapesti fejpályaudvarok, valamint az elővárosi forgalomban érdekelt vonalak állomásain a munkaközi szünet törvényes kiadásával kapcsolatban nehézségek vannak. Ez a probléma az ütemes menetrend bővülésével csak fokozódott, a vonatmentes idő több helyen csak hat perc lett. Igaz a munkáltató egyes jogi szakértői szerint amennyiben az irányadó munkarend a munkaközi szünet egybefüggő kiadását nem teszi lehetővé, a munkaközi szünet megszakításokkal, rövid szünetekben is kiadható.

Ez persze nem így van.

A munkaközi szünetről a Munka törvénykönyve (122. §) és a MÁV Zrt. Kollektív Szerződése is (40. §) rendelkezik, részletes szabályozásáról – letöltésének helyéről és kiadásának időpontjáról – pedig a Helyi Függelékekben kell megállapodni. Ilyen szabályozási környezet ellenére sem működik a dolog a MÁV egyes szolgálati helyein.

A munkáltató már több verziót kidolgozott az ügyben, volt köztük elfogadhatatlan és továbbgondolásra érdemes is.

Az elfogadhatatlanok között szerepelt a három műszakos munkarendre való áttérés, hiszen a tradicionális (12/24, 12/48) munkaidőbeosztás megszüntetése a munkavállalók számára elfogadhatatlan, mert gyakrabban kell munkába járni és a nagy távolságból járó munkavállalók lakáson töltött pihenőidejét sem lehet így biztosítani.

A továbbgondolásra érdemes verzió szerint egy *„utazó közbeváltó"* beállításával lehetne megoldani a munkaközi szünet kiadását egy adott vonalszakaszon, illetve egy fejpályaudvaron. Ennek egy nagy hibája van, hogy az ehhez szükséges – első körben 25 fős – pluszlétszám biztosítása rövidtávon megoldhatatlan az amúgy is létszámhiánnyal küzdő területen.

Időközben a munkaközi szünet ki(nem)adásával kapcsolatban az Országos Munkavédelmi és Munkaügyi Főfelügyelőség 900 000 Ft munkaügyi bírsággal terhelte a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Budapesti Területi Központot.

A legújabb munkáltatói javaslat szerint, ahol a közbeváltásra nem biztosítható külön személyzet, ott a munkaközi szünet kiadását több részletben kell biztosítani az úgynevezett *„Elővárosi pótlék"* bevezetésével, melynek mértéke 200 Ft/munkaközi szünet.

A munkakörrel összefüggő leterheltséget (stresszt) oldó, a képernyő előtti munkavégzés esetére előírt szempihentetést biztosító időtartam nem váltható meg pénzben.

A Vasutasok Szakszervezete Forgalmi Szakmai Képviselete álláspontja egyértelmű: a munkaközi szünet kiadásának feltételeit meg kell teremtenie a munkáltatónak. Ennek feltételeként a közbeváltáshoz szükséges létszámot kell megteremteni, vagy a menetrendet kell megfelelően kialakítani. Szakszervezetünk számára továbbra is elfogadhatatlan, hogy az ügyben a munkáltató még nem tette meg a megoldást jelentő lépéseket.

Választás

A Vasutasok Szakszervezete Forgalmi Szakmai Képviselete 2007. szeptember második felére összehívja a Küldöttértekezletet, melynek fő napirendje a szakmai képviselet vezetőjének megválasztása lesz.

Zlati R.

Névtelen levél

Szerkesztőségünkhöz eljuttatott névtelen levelekkel általában nem szoktunk foglalkozni, de az ilyen levelek esetében is vizsgáljuk, hogy a levélíró által felvetett probléma mennyire általános és a munkavállalók érdekében mit tudunk abból hasznosítani érdekvédelmi munkánk során.

Egyenlő munkáért egyenlő bért?

A levél írója pályamesterek, távközlőmesterek, blokkmesterek, erősáramú-mesterek és állomásfőnökök nevében fogalmazta meg a levelet, melyben azt kifogásolja, hogy a MÁV Zrt. nem tartja be a Munka törvénykönyve azon részét – a levélíró az Mt. 142/A. §-ban foglaltakra utal –, amely az *„egyenlő munkáért egyenlő bért”* tárgyalja.

Az Mt. 142/A. § nem azt mondja, hogy *„egyenlő munkáért egyenlő bér”* jár, hanem kifejezetten arra utal, hogy az egyenlő, illetve egyenlő értékűnek elismert munka díjazásának meghatározásakor az egyenlő bánásmód követelményét kell megtartani. A munka egyenlő értékének megállapításánál különösen az elvégzett munka természetét, minőségét, mennyiségét, a munkakörülményeket, a szükséges szakképzettséget, fizikai vagy szellemi erőfeszítést, tapasztalatot, illetve felelősséget kell figyelembe venni.

Fentiekből következik, hogy azonos terméket azonos darabszámban és minőségben előállító két munkavállalónak (feltéve, ha ugyanabban az üzemben dolgoznak) egyenlő bérezésben kell részesülnie. Ugyanakkor más vállalatnál a konkrét termékre nézve már alacsonyabb vagy magasabb bérezésben is részesülhet.

Amennyiben az egyenlő bánásmód követelményét jól alakították ki, teljesen eltérő munkaköröknek – más feladatokkal – is lehet azonos díjazása.

Tévedésben van a levélíró amikor úgy fogalmaz: *„eltérő munkáért nem adható azonos bér, még akkor sem, ha az azonos beosztásúak nem azonos ideje vannak alkalmazásban”*. Többéves pályavasúti termelésirányítói tapasztalat alapján például nem mindegy, hogy az irányított szakmunkás kollégák milyen képzettek és tapasztaltak. A termelésirányítónak még a beosztott kollégák jó vagy rossz hozzáállásával is meg kell küzdeni. Miközben összehasonlítunk, és azt vizsgáljuk, hogy nem egyforma az ellátott terület, nem szabad figyelmen kívül hagyni a berendezések állapotát és azokat az eszközöket sem, amivel a munkát el kell végezni. A fentiekből pedig az következik, hogy azonos személyi feltételekkel rendelkező termelésirányítók esetében lehet azonos a bér, ha minden más körülmény azonos, illetve nagymértékben közelít egymáshoz. Eltérő körülmények esetén hiába azonosak a feltételek, a bér is eltér, illetve eltérhet.

Asztalos László
VSZ PML Szakmai Képviselet vezető

Telefon:
06/30-9321562,
06/70-3314238,
Üzemi/fax: 01/57-06,
01/10-00
E-mail: pmli@vsz.hu,
lasztalos52@gmail.com

Dr. Kotter József,
VSZ TEB Szakmai Képviselet vezető

Telefon:
06/30-2172581,
06/70-3314241,

Üzemi/fax:
01/57-06, 01/10-00
E-mail: kotter@t-email.hu

A bérfeszültség okai

Amennyiben a fent nevezett termelésirányítók esetében egyéb körülményeket vizsgálunk kiderül, hogy alapvetően nem az egyenlő bánásmód követelményeivel van baj.

A béreltérések régebbi okokra vezethetők vissza.

1992-től 1999-ig hatályos bérrendszer elismerte a MÁV-nál eltöltött időt, így a több MÁV évvel rendelkező azonos beosztású munkavállalónak a bére is magasabb volt.

2000-től 2004-ig a MÁV-nál nem működött bérrendszer, ezekben az években több területen a szolgálati főnököknek lehetősége volt a differenciálásra, ebből adódóan is létrejöhettek azonos munkakört betöltők között bérkülönbségek.

A jelenlegi MMK szinteket a HAY módszer alapján kialakított bértáblázat szerint hozták létre, és ez már önmagában is bérfeszültségeket okoz, mert nem veszi figyelembe a munkakörülményeket és a fizikai nehézségi fokot.

Ezt a három tényezőt figyelembe véve azonos munkakört betöltők és egyenértékű munkakörök esetén is kialakulhattak lényeges mértékű bérbeni eltérések.

A VSZ álláspontja

A Vasutasok Szakszervezete mindent megtesz annak érdekében, hogy minél jobb, a dolgozókra előnyös bérmegállapodásokat kössünk. Az évenkénti differenciált béremelésre kiemelt munkakörönként kevés munkacsoportnak van lehetősége, a differenciálásra fordítható bértömeg pedig kevés a bérfeszültségek rendezésére. Évek óta szorgalmazzuk egy új bértábla bevezetését, amely a szakmákat egymás mellé állítva, s ezekből felépítve a szakszolgálati rangsort, valamint a ledolgozott éveket is figyelembe véve lehetne megoldás a bérfeszültségek kiküszöbölésére.

Megoldási javaslat

A levélíró által felvetett konkrét problémát megismerve tudunk a megoldásra javaslatot tenni. Az *„egyenlő munkáért egyenlő bért”* esetében az egyéni munkaügyi jogvita kezdeményezése a megoldás kulcsa, mert annak ellenére, hogy a felvetett probléma csoportokat is érinthet – a csoporton belül valakinek a béréhez mégiscsak hasonlítani kell az Ön bérét –, csak egyéni munkaügyi jogvita kezdeményezhető. Természetesen az érintett személyeknek lehetőségük van perközösség alakítására. Arra mindenképpen szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy a Vasutasok Szakszervezete több bírósági pert is indított az *„egyenlő munkáért egyenlő bért”* szellemében, és vannak olyan esetek, amelyben megnyertük és vannak olyanok, amelyben elvesztettük a pert.

Tisztelt pályavasúti termelésirányító! Kérjük, hogy juttassa el szerkesztőségünkbe a konkrét példát, valamint nevét és elérhetőségét, illetve keresse meg két nevezett kollégánkat, hogy a segítségére tudjunk lenni.

Tisztelt olvasók! Továbbiakban is várjuk azokat az olvasói leveleket, amelyek konkrét munkaügyi, munkavédelmi kérdéseket vetnek fel. Szerkesztőségünk a névvel érkezett leveleket kérésre teljes titoktartással kezeli, ugyanakkor lehetőség nyílik arra, hogy a Vasutasok Szakszervezete tisztségviselői közvetlenül nyújtsanak segítséget tagjainknak.

Munkaköri értékelésen alapuló bértarifa rendszer ellentmondásai

2004. JANUÁR ELSEJÉVEL A MUNKÁLTATÓ EGYOLDALÚAN VEZETTE BE A MUNKAKÖR ÉRTÉKELÉSEN ALAPULÓ BÉRTARIFA RENDSZERT. NAPJAINKRA BEIGAZOLÓDOTT AMIT A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE MÁR AKKOR JELZETT A MUNKÁLTATÓ FELÉ, MISZERINT A HAY MÓDSZER NEM FOGJA TUDNI KEZELNI AZT A BÉRFESZÜLTSÉGET, AMELY AZ 1999 ÓTA RENDEZETLEN BÉRSZABÁLYOZÁS MIATT KIALAKULT. AZ EGYOLDALÚAN BEVEZETETT RENDSZER ALKALMAZÁSA A GYAKORLATBAN NEM FEDI LE AZOKAT AZ ELVEKET, MELYEKET A MUNKÁLTATÓ FELÁLLÍTOTT A RENDSZER BEVEZETÉSEKOR. LOGIKÁTLAN ÉS SEMMIVEL NEM MAGYARÁZHATÓ AZ, HOGY A RENDSZER ALKALMAZÁSAKOR EGYSZER FIGYELEMBE VESZI, MÁSKOR PEDIG NEM A SZOLGÁLATI IDŐT.

A Hay munkaköri értékelésen alapuló rendszer, amelyet a MÁV Zrt. alkalmaz tudás, problémamegoldás és felelősség alapján pontszámokat rendel a munkakörhöz, amelyek így összehasonlíthatóvá válnak. A munkaköri kategóriákba való besorolás után a MÁV Zrt. figyelmen kívül hagyta azt a körülményt, hogy a fenti feltételek alkalmazásával az azonos munkakörben foglalkoztatott, és ugyanazon a munkahelyen munkát végzők között a már eredetileg is kialakult bérfeszültséget tovább fokozta.

Már 2005-ben jeleztük, hogy ha a munkáltató nem rendezi fenti problémákat, még a kezdet kezdetén egyéni munkaügyi perekben leszünk kénytelenek a munkavállalók érdekeit megvédeni. Az Alkotmányban megfogalmazott elveket súlyosan sérti az, hogy azonos munkáért azonos feltételek megléte mellett teljesen eltérő díjazásban részesítik a munkavállalókat. Ezért fordultunk több esetben munkaügyi bírósághoz a Vasutasok Szakszervezete Miskolc Területi Képviseletéhez tartozó, a MÁV különböző üzletágainál szolgálatot teljesítő szakszervezeti tagjaink érdekében.

Bernáth Katalin
VSZ Miskolci Területi Képviselet vezetője

Hangsúlyozni szeretnénk, hogy nem az évente megkötött, és a szakszervezetek által aláírt bérfejlesztések végrehajtása miatt adtunk be keresetet a bírósághoz, hanem azért, mert egyes munkavállalók tekintetében azonos munkakörben, azonos de sokszor még több teljesítményt nyújtó munkavállalók személyi alapbére méltánytalanul alacsony a kollégáikhoz képest.

Az évente megkötött megállapodások nem kezelhetik a kialakult bérfeszültségeket. Az évenkénti bérfejlesztések igaz adnak lehetőséget a differenciálásra, de azt központilag határozzák meg, hogy egy adott állomáson melyek a kiemelt munkakörök. Ez nem tudja kezelni a munkakörökön, és az azonos munkahelyen belül a munkavállalók között kialakult bérfeszültséget.

Például Bánréve állomás körzetéhez tartozó állomások – Ózd, Putnok, Center – munkavégzés tekintetében átjárhatóak. Viszont az egyes állomások közötti munka mennyisége teljesen eltér. Azokon a szolgálati helyeken vannak most bérelőnyben munkavállalók, akik a régi rendszerben, 2004 előtt magas besorolású állomási kategóriába tartoztak, ennek megfelelő mértékben lettek akkor díjazva. A 16. számú MÁV Értesítőben megjelent a MÁV Zrt. állomási besorolása, melyből jól látszik, hogy Bánréve állomás 85. az országos listán a teljesítmények alapján, Ózd állomás a 116., Putnok állomás a 256., míg Center állomás a 416.

Az érintett munkavállalónak, akinek az érdekében többek között bírósághoz fordultunk, a munkaszerződésében jól látható, hogy változó munkahely megnevezéssel kötötték meg a szerződését. Ez azt jelenti, hogy az érintett munkavállaló ezeken az állomásokon beosztható, mert megvannak hozzá a speciális szakvizsgái, ezáltal többet teljesít azokhoz képest, akiknek magasabb a bérük. Ennek oka, hogy vannak olyan munkavállalók, akik csak egy helyen teljesíthetnek szolgálatot, mert nincsenek meg a feltételeik a több állomáson való foglalkoztatásukhoz, viszont az ő állomásukon nincs is annyi munka.

Itt szeretnénk visszautalni a bértarifa rendszer alkalmazásának hiányosságára, miszerint a teljesítményt teljesen figyelmen kívül hagyja a gyakorlat, és nem veszi figyelembe azt, hogy egy fiatal munkavállalónak is ugyanazt kell teljesítenie, mint annak, aki már több éve ott van, de nem használható többfajta feladatra, mert a probléma-megoldási képessége alapján nem alkalmas arra, hogy a helyi munkáltatói jogkör gyakorlója beoszthassa más munkahelyre, más feladatra. Ezzel nem becsüljük le azon kollégák munkáját, akik szakmai gyakorlatuk és az évek hosszú tapasztalatai miatt elértek egy bizonyos bérszínvonalat. Nem az ő bérük ellen emeljük fel a szavunkat, hanem

MEGOLDÁS

azért, mert ennek a rendszernek az alapjai a teljesítményre, és a munkakör fontosságára épülne, és ezt a gyakorlatban semmibe veszik.

A fenti okokra való hivatkozással adtuk be a bírósághoz keresetünket, a Munka Törvénykönyve (Mt.) 142/A.§-ra hivatkozva, amely az egyenlő munkáért egyenlő bér elvét hangsúlyozza. Ugyancsak ennek ad hangot a Római Szerződés 119. cikkelye is.

A munkáltató azonban nem csak a Munka törvénykönyve már említett szabályait sérti meg, hanem többek között a 2003. évi CXXV. tv. az egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőség előmozdításáról szóló Esélyegyenlőségi törvényt is. E törvény 12. §-a kimondja, hogy az egyenlő bánásmód követelményeinek megsértése miatti igények – többek között – munkaügyi per indításával érvényesíthetőek.

Véleményünknek és sajnálatunknak adunk hangot akkor, amikor a MÁV Zrt. által egyoldalúan 2004-ben bevezetett munkakör értékelésen alapuló bértarifa rendszer elveit is semmibe véve, a fenti jogszabályokat megsértve alkalmaz olyan bérpolitikát, amivel a munkavállalók érdekeit sokszorosan sérti. Folyamatosan a szakszervezetek által aláírt évenkénti bérfejlesztésekre hivatkozik, pedig jól tudja, hogy a kialakult törvényellenes állapotot csak akkor tudja feloldani, ha betartja a saját maga által felállított elveket, és betartatja a munkáltatói jogkörgyakorlókkal is.

Megkezdődött a 2007. évi tisztségviselői képzés

Május 29-től június 1-jéig tartott az első képzési kurzus, melyen a Gazdasági Társaságok, a Vasútegészségügyi Intéző Bizottság, valamint a Járműjavítók Intéző Bizottsága alapszervezeteinek titkárai és tisztségviselői vettek részt.

A már hagyományos, évenként ismétlődő, de mindig az aktualitás jegyében szervezett képzésnek most is a VSZ Zamárdiban lévő üdülője adott otthont. A tisztségviselők nagyon sok, a mindennapok tennivalóiban hasznosítható információval lettek gazdagabbak. Tájékoztatást kaptak az érvényben lévő pénzügyi-számviteli és adótörvényekről.

A VSZ XVI. kongresszusán elfogadott új szolgáltatás (ESZSZA) bevezetéséről, annak gyakorlati alkalmazásáról is kaptak ismertetőt.

A tanfolyam meghívott vendégei és előadói voltak: *Simon Dezső*, a VSZ elnöke, *Surguta András*, a GKM főosztályvezetője, *Karácsony Szilárd*, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke, *Meleg János*, a VSZ vasúti érdekvédelmi alelnöke, *Marosiné Kőhalmi Ágnes*, a VSZ pénzügyi osztályvezetője, valamint *Papp Zoltán*, a VSZ Oktatási Bizottság vezetője.

Nagy sikere volt az elnök előadásának a vasút átszervezéséről, majd fórumon együtt vitattuk meg az elhangzottakat. *Rubik László* IB titkár a vasútegészségügy most zajló átalakításáról, az ott kialakult helyzetről tartott előadását mindenki nagy figyelemmel kísérte. A *„MÁV és a gazdasági társaságok viszonya, a MÁV Cargo Zrt. privatizálása és annak hatása a gazdasági társaságokra”* címmel *Fogl Zoltán*, a VSZ Gt-s érdekvédelmi alelnöke tartott ismertetőt. Az egésznapos ankét után bensőséges hangulatú, kötetlen összejövetelt tartottunk.

A második napon a munka folytatódott, megbeszéltük az egyes gazdasági társaságoknál felmerült aktuális problémákat, s azok megoldására javaslatok születtek. A harmadik napon együtt értékeltük a tanfolyamot és megbeszéltük a további információcsere és kapcsolattartás módozatait.

Fogl Zoltán
VSZ Gt-s érdekvédelmi alelnök

Korszerűsíteni kell a vasúti képzést

A Vasutasok Szakszervezete a MÁV Zrt. menedzsmentjénél kezdeményezte az O.1. számú Oktatási Utasítás teljeskörű átdolgozását. Álláspontunk szerint a jelenleg érvényben lévő utasítás a többszöri módosítások miatt kezelhetetlenné vált, a rendszeres szakmai oktatások éves órakerete az elmúlt években jelentősen csökkent, és a gyakorlati oktatások elvi, valamint gyakorlati szabályozása is elavult.

Az elmúlt időszakban bekövetkezett balesetek és vonatveszélyeztetések vizsgálati anyagait elemeztük. Arra a következtetésre jutottunk, hogy a munkáltató a vállalat racionalizálása közben nem tett és nem tesz meg mindent annak érdekében, hogy a munkavállalók a munkavégzéshez szükséges kompetenciákkal mindig rendelkezzenek.

A Vasutasok Szakszervezete érdekelt abban, hogy a munkavállalók a biztonságos munkavégzéshez szükséges kompetenciákkal valamennyi munkakörben rendelkezzenek, ezek megszerzésének lehetősége a munkavállalók részére azonos eséllyel elérhetők legyenek. A továbbképzésekkel a munkáltató biztosítsa az új és újabb elvárásokhoz szükséges ismeretek megszerzésének lehetőségét. Az átképzésekkel tudatosan készítsék fel új munkakörük betöltésére azokat a munkavállalókat, akiknek a munkahelye a MÁV reform miatt megszűnik. Az átképzéseknek elsősorban azt kell eredményezniük, hogy a MÁV-on belüli tovább foglalkoztathatóság biztosítottá váljon.

Javasoltuk továbbá a tanfolyami képzési programok átalakítását, korszerűsítését tekintettel a MÁV Zrt. átalakítására, valamint a szakképzési rendszerben bekövetkezett változásokra. Vizsgálják felül az oktatások módszertanát, és a vizsgáztatás rendszerét.

A Vasutasok Szakszervezete – mivel a munkáltató fenti javaslatainkra nem adott megfelelő választ – konzultációt kezdeményezett a MÁV Zrt. Humánerőforrás Igazgatójánál. A konzultációt 2007. május 24-én a Baross Gábor Oktatási Központban tartották, melynek során a munkáltató egyetértett abban, hogy a jelenleg érvényben lévő Oktatási Utasítás nehezen kezelhető, de annak jóváhagyása nem a MÁV Zrt., hanem a Nemzeti Közlekedési Hatóság jogkörébe tartozik.

A konzultáción az átképzéssel, a gyakorlati oktatással és a rendszeres szakmai oktatások éves órakeretével kapcsolatban nem kaptunk megfelelő válaszokat, ezért ezeket a kérdéseket a következő VÉT tárgyaláson ismét felvetjük.

Meleg János, alelnök
Gyuricza Gyula, szakértő

ÉRDEKES HÍREK A VILÁG VASÚTJAIRÓL

A vasutasok helyzete szerepel az új francia elnök – Nicolas Sarkozy – reformjai között.

Az elnöki hivatal nyilvánosságra hozta, hogy a reformok első szakaszában – a 100 napos programban – két pont a vasutasokkal foglalkozik, az egyik a minimális szolgáltatással, a másik pedig speciális szervezési kérdésekkel.

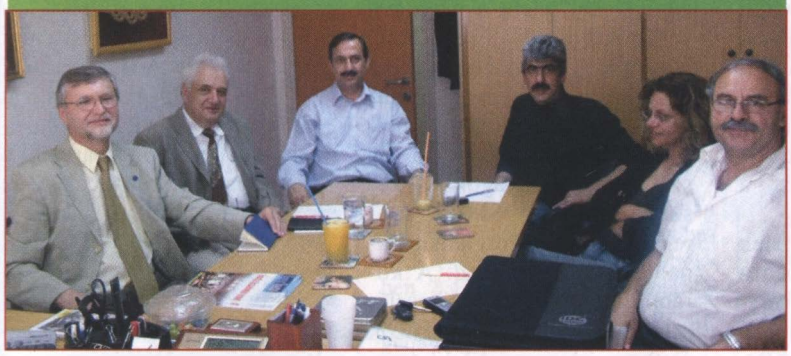
Az elnöki nyilatkozat kifejezi, hogy a dolgozóknak joguk van sztrájkolni, ha követeléseiket nem teljesítik kielégítően, de a vasutat igénybevevő állampolgároknak is meg kell adni a lehetőséget, hogy elutazhassanak ügyeik intézésére. A megoldásra szociális párbeszédet terveznek és a kérdés törvényes szabályozására törekednek. Az SNCF elnöksége ezzel kapcsolatban azt mondta, hogy tárgyalni fog részvényeseivel és ennek alapján fog dönteni. Sarkozy a kormányra bízza, hogy tárgyaljon a szakszervezetekkel az egyezség létrehozásáról.

A szakszervezetek ellenzik a sztrájkjog mindennemű korlátozását. A CGT főtitkára úgy véli, hogy az államelnök a minimális szolgáltatásokról történő tárgyalások alkalmával revolvert szegez partnerei homlokának. A főtitkár kéri, hogy valamennyi tárgyaláson a szakszervezet felelőse részt vegyen.

(La Vie du Rail, 2007. május 10.)

Hajós Béla

Tengerész és vasutas



A ciprusi PEO szakszervezeti konföderáció egyik tagszervezetének meghívására *Kis Tamás* kollégával ellátogattunk ebbe a három magyar megyényi sziget-országba.

A repülő negyed órával hamarabb érkezett meg a larnacai reptérre, ugyanis egy viharfront besegített nekünk. Hajnalban harminc fok melegben érkeztünk, de délután már csak húsz fok volt, és a helyiek nagy örömére esett az eső.

Nagy a szárazság itt, a Földközi tenger keleti medencéjében, ahol már mindenen (kultúra, vallás, étel, arcok) érződik a közeli török, szíriai, libanoni partok hatása.

Kísérőnk nevetve nyújtja kocsija kulcsát. Hát igen, a szokás nagy úr. Jobb oldalon akarok beülni, de ott a volán van. Ez meg az európai (angol) hatás. Egyébként az említett gyarmattartók százötven éves hatása érezhető a közigazgatáson, a munkamorálon és a szakszervezeteken is.

Christakis Theodosiu, cserzett arcú sofőrünk korábban tengerész volt. Szakszervezete neve: Ciprusi Mezőgazdasági, Erdészeti, Közlekedési, Kikötői és Tengerészeti valamint Szövetségesei Szakszervezet. Most Ő a területi képviselő szálláshelyünkön, Limasolban. Így kerülhet egy országúti cirkálóba vasutas és tengerész. Kérdem tőle, hogy nem félt-e a hajón? Erre Ő elmondta az idevonatkozó nemzetközi adomát:

A földműves gyermeke kérdi a tengerész fiát: aztán nagyapád hogy lelte halálát? Hát vihar volt, aztán elsüllyedt a hajó a tengeren. Hát apád? Vihar jött, léket kapott a hajó aztán..., de most én hadd kérdezzek! Hol halt meg nagyapád? Az ágyban. Apád? Ágyban. És te nem félsz ágyba feküdni?

Közben megérkeztünk Ciprus fő kikötő városába, ahol a rázós repülés és virrasztás után jó szállás várt bennünket.

Nicosiában, ebben a nyolcvanas évektől szögesdróttal kettévágott fővárosban találkozhattunk *Athos Eleftheriou* úrral, a szervezet vezetőjével. A két szervezet régóta tartja a kapcsolatot, melynek két fő vonulata van. Az egyik a nagy távolság miatt erősen korlátozott üdültetés. A másik a kölcsönös információcsere, mely tekintettel arra, hogy mindketten más-más nemzetközi szövetséghez tartozunk (ETF illetve TUI), fontos tapasztalatokat, üzeneteket hordoz. Persze szóba kerültek gyakorlati érdekvédelmi kérdések is. Cipruson sem szakszervezeti tag mindenki, de jobb a szervezettség: 80%, és ami a lényeg, ahol van szervezet, ott szinte mindenki tag! Nem engedik a potyázást! A kis, egy-két fős családi vállalkozásokban nincs létjogosultsága a mozgalomnak, itt dolgozik a maradék 20% munkavállaló. A rendszer egyszerűen működik. Akinek problémája van a munkáltatóval, jelzi a tanácson (ott most is ez a neve a hivatalnak), megkeresik az illetékes szakszervezet képviselőjét, ő intézkedik, ennyi. Szóba került a mindkét országot sújtó globális felmelegedés, a környezetvédelem és közlekedés kapcsolata, valamint a vendégmunkások, munkaerőhelyzet, tőkevándorlás kérdése.

Ha valaki ciprusi görögökkel beszél, mindig szóba kerül az országot kínzó, fájdalmas megosztottság. (A nyolcvanas években a 15%-nyi török kisebbség védelmében Törökország elfoglalta a sziget majd 40%-át a fél fővárossal együtt.) Két NATO ország népe néz egymással szembe azóta (török-görög) egy kis országban, melyen egy harmadik hatalom (angol) komoly katonai bázisokat tart fenn. Hát nem irigylésre méltó helyzet, és a mi történelmünkkel meg tudjuk érteni keserűségüket, és természetesen szolidaritásunkról biztosítottuk őket.

Hosszasan búcsúztunk felújított székházuk előtt, ahol két erőteljes bronz munkásfigura emelte ránk súlyos fémvégű szerszámját.

Értették hamiskás mosolyú tekintetem. Azt mondták, a múlt az múlt, a történelem meg történelem.

Tanulni mindenkitől lehet, és sohasem késő elkezdeni!

Papp Zoltán

Kihelyezett GIB ülés Debrecenben

A Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottsága (GIB) kihelyezett ülést tartott Debrecenben május 4-én, melyen meghívott vendégként részt vett a debreceni terület fenntartási központ vezetője: *Csépke András* is.

A kölcsönös véleménycserét követően elmondhatjuk, hogy vannak közös érdekeink, és egymás véleményének tiszteletben tartásával jó munkakapcsolatot tudunk kiépíteni Debrecen Területére vonatkozóan.

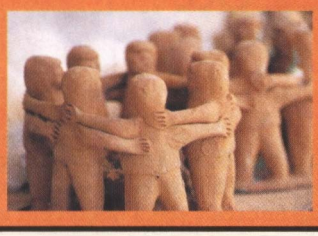
Döntött a testület a GIB Díj odaítéléséről is. Az IB megbízta ügyvivői feladatokkal *Károlyi Csaba* titkárhelyettest, mivel a GIB Titkára lett megválasztva a VSZ vasúti érdekvédelmi alelnökének.

Másnap, szombaton reggel 8 órakor a GIB volt tagjáról, *Szabó Sándorról* a sírjánál emlékeztünk meg. Hét évvel ezelőtt eltávozott tisztségviselőnk, barátunk emléke előtt minden évben koszorúzással tisztelgünk. A temetői megemlékezésen a család tagjain kívül részt vettek a GIB jelenlegi tagjai valamint a régebbi tisztségviselők is. A megemlékezést követően megtartottuk a 6. Szabó Sándor labdarúgó tornát. Barátságos mérkőzésen a GIB csapata aratott diadalt a Gépészeti Üzletág vezetéséből álló csapat felett. A torna győztese a MOSZ Püspökladányi csapata lett.

Ezúton is gratulálunk a győztes csapatnak, és köszönjük minden sportolónak, hogy elfogadta a meghívást a rendezvényre.

Meleg János
GIB-titkár

Szmodis Imre grafikája



KISZORULT A MUNKAERŐPIACRÓL A KÉPZETLEN MUNKAERŐ.

A munkavédelmi helyzetről a munkavállalók szempontjából

Magyarországon a gazdaság az elmúlt több mint egy évtizedben (és még ma is) mind tulajdonosi szerkezetét, mind mérete nagyságát, területi struktúráját valamint az alkalmazott technológiát, munkaszervezést, stb. illetően alapvető átalakuláson megy keresztül. A rendszerváltozás előtt több mint 16 ezer, döntően állami munkáltató foglalkoztatott mintegy 4,5 millió munkavállalót. Ma több mint 900 ezer működő gazdasági szervezetben 3,9 millió fő a foglalkoztatottak száma, melyből 3,3 millió alkalmazott. Az ötven főnél többet foglalkoztató közép- és nagyvállalkozások száma valamivel több mint hatezer, 1,5 millió alkalmazottal. A munkavállalók helyzete erőteljesen differenciálódott. Kiszorultak a munkaerőpiacról a versenyképtelen ágazatokban és az elmaradott területeken élők, valamint a képzetlen munkaerő. Jelentősen nőtt a szolgáltatói szférában dolgozók száma, ma már a foglalkoztatottak több mint 60%-a dolgozik e területen. Sokan vállalkozókká, sokszor kényszervállalkozókká váltak. Ezen időszakban felértékelődött a vállalkozásokon belüli szellemi munka, a menedzser tevékenység, a nyelvtudás, a számítógépes ismeretek, a mozgékonyságot biztosító gépjárművezetés. Jellemző az eredménycentrikusság és a szüntelen változás.

Lássuk a munkafeltételek alakulását, mely alapvetően a munkáltatók gazdasági helyzete függvényében különböző (differenciálódott). A fejlettebb munkakultúrájú országokból stabil tőkével érkezett tulajdonos munkáltatóként zömében magasabb munkavédelmi színvonalat képvisel, és elfogadható munkafeltételeket biztosít. Ez jellemző a hagyományos hazai közép- és nagyvállalatokra is. Ugyanakkor a korábbi ipari, építőipari, valamint mező- és élelmiszergazdasági üzemek maradványain működő, gyakran a létükért küzdő vállalkozások a minimális munkavédelmi követelményeket is csak nehezen, vagy nem teljesítik. A gazdaság egyes területein megtalálható problémák mellett a legtöbb gond az építőiparban, az egészségügyi és szociális intézményekben jelentkezik. Új veszélyeket jelent a nagy bevásárlóközpontoknál és raktárbázisoknál a szabálytalan anyagtárolás és anyagmozgatás. Ugyancsak számos hiányosság állapítható meg a veszélyes vegyianyagok és készítmények, növényvédőszerek tárolásánál, forgalmazásánál és alkalmazásánál. A korábbi felmérés és a mai becslések alapján a munkaeszközök életkora átlagosan 12-13 évre, a mezőgazdaságban 14-16 évre tehető. Ugyan növekszik a korszerű eszközök alkalmazása, még igen nagy számban találhatók rendkívül elöregedett, elhasználódott eszközök is. A megfelelő minőségű egyéni védőeszköz-kínálat bővülése ellenére változatlanul gyakori a munkavállalók egyéni védelmének felelőtlen elmulasztása. A munkáltatók sokszor nem biztosítják az egyéni védőeszközöket. A foglalkozási megbetegedések és a fokozott expozíciós (belégzés, bőrön át) esetek száma az elmúlt években az előbbieknél 500-700, az utóbbiaknál 500-1200 esetet mutatnak. A munkabalesetek száma évente 25-30 ezer körül alakul. A csonkulásos balesetek száma 300-400, és 130-180 halálos kimenetelű munkabaleset történik évente. Átlagon felüli gyakorisággal fordulnak elő halálos munkabalesetek az építőiparban, a bányászat, mezőgazdaság és szállítás területén. Az említett adatokat (kivéve a halállal végződő illetve súlyos eseteket) csak fenntartásokkal tekinthetjük a hazai munkavédelem értékmérőjének, mivel a munkáltatók az esetek legalább 25%-át (a KSH felmérése szerint ennél többet) nem jelentik be. Az adott munkáltatónál működő munkavédelmi képviselet felkészültsége, társadalmi munkája hosszú évekre meghatározhatja, hogy milyen irányba módosul a helyi és az országos statisztika, munkavédelmi helyzet. A munkabalesetek száma bizonyos szempontból stagnál, ezt véleményem szerint részben az új veszélyek megjelenése, a veszélyek jellegének megváltozása okozza.

Pék Károly Ágoston
munkavédelmi képviselő

Segélyemelésekről döntött az ÖTA

A VASUTAS ÖNKÉNTES TÁMOGATÁSI ALAP (ÖTA) KÖZHASZNÚ EGYESÜLET MÁJUS 10-ÉN TARTOTTA KÜLDÖTTGYŰLÉSÉT. AZ ELNÖKSÉG BESZÁMOLÓJÁBÓL, A PÉNZÜGYI MÉRLEG ADATAIBÓL ÉS KURUCSAI LÁSZLÓ ELNÖK SZÓBELI KIEGÉSZÍTŐJÉBŐL EGYARÁNT KITŰNT, HOGY AZ EGYESÜLET 2006-BAN EREDMÉNYES ÉVET ZÁRT.

Az ÖTA 2006. évi gazdálkodásának fő célkitűzése volt az intézményes segélyek jelentős részének összegszerű emelése mellett a pénzügyi egyensúly megtartása. Az egyesület a kitűzött célokat teljesítette. A pénzügyi gazdálkodás kiegyensúlyozott volt, a bevételeknek a kiadásokat meghaladó mértéke a stabilitás megőrzését jelentette. A szolgáltatások például már 2006. július 1-jétől nagymértékben emelkedtek. Az intézményes segélyek közül a munkavállalók és a nyugdíjasok kórházi segélye, a kelengyesegély, a gyógyászati segédeszközök közül a szemüveg, a hallásjavító eszköz, az ortopéd cipő, az inkontinencia betét támogatás, valamint a temetési segély összege nőtt. Ez utóbbi a tag halála esetén 20 ezerről 30 ezer forintra emelkedett.

Tagsági támogatásra – intézményes és szociális készpénzsegélyekre – 2006-ban 608 millió 578 ezer forintot fordított az ÖTA, 55 millióval többet az előző évinél. A kifizetett készpénzsegélyek mellett, természetbeni támogatásként a Hotel Forrás Zalakarosi Gyógyszállóban állapotjavító és egészségmegőrző gyógykezelésben 700 ÖTA tag részesült, melynek 53 millió 762 ezer forint volt az összköltsége. A beutalt tagok 2006. július 1-jétől gyógykezelésükért, illetve ellátásukért napi 1200 forint térítési díjat fizetnek. Az intézmény 2006. január 1-jétől gyógyszállóként működik. A gyógyászati részleg továbbra is ellátja a beutalt betegek, illetve a szállóvendégek gyógykezelését.

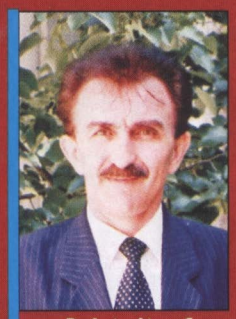
A 2007. évi pénzügyi terv legfontosabb célkitűzése a szolgáltatások színvonalának megőrzése, a pénzügyi stabilitás megtartása mellett. A küldöttgyűlés újabb segélyemelésekről is döntött. 2007. január 1-jétől a cukorbeteg-segély 3000-ről 4000 forintra, a 100 éves kort megérő ÖTA tagok segélye 20 000-ről 25 000 forintra emelkedett. Július 1-jétől a nyugdíjasok kórházi segélye napi 500-ról 600 forintra, a fogsegélyé rögzített fogpótlás esetén, foganként 2000-ről 3000 forintra, a kivehető fogpótlás fogsoronként 2500-ról 3500 forintra, a fogszabályozási segély 5000-ről 6000 forintra emelkedik.

Visi Ferenc

MÁV Zrt.

KÜT Hírlevél 2007. május

Központi Üzemi Tanács



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Soros KÜT ülés: 2007. május 3.

Elsőként a MÁV Zrt. 2007. évi üzleti tervéről tájékoztatta a testületet *Sipos Sándor* portfóliókezelési általános vezérigazgató-helyettes. A 2007. évi üzleti terv közel 40 Mrd Ft-os veszteséggel számol, mely a MÁV Start Zrt. második félévi megalakításával jelentősen csökken. A MÁV Cargo Zrt. értékesítéséből származó bevétel az év végére pozitív számviteli szaldót hozhat. A kiadási oldalon jelentős tétel a bérnövekedés, mely 8%-os átlagbért, azaz 10 Mrd Ft többletet jelent. A költségvetésből négy részletben érkezik a támogatás. Új alapokra kell helyezni a tervezést, nullabázisú kiindulási alapról. Jelenleg 63 kft. működik a MÁV-nál, folyik a vizsgálat egyes tevékenységek visszaszervezésére. A két pályás kft. további sorsával kapcsolatban három verzióból kell majd a döntéshozóknak választani, MÁV-hoz történő visszahozásuk, a két cég egyesítése, vagy az egyik privatizációja közül – válaszolta kérdésre a vezérigazgató-helyettes.

A **második** napirend során bemutatkozott az Ingatlanhasznosítási Igazgatóság új vezetője, *dr. Sarlós Miklós*, majd tájékoztatott arról, hogy a MÁV Zrt. Igazgatósága jóváhagyta az ingatlangazdálkodási stratégiát. Röviden ismertette a kitörési pontokat: 1.) hat budapesti projektre projekttársaságot hoznak létre, 2.) Ingatlan Alapot hoznak létre, mely egy befektetési alap 15 Mrd Ft-os értékben, 3.) az ingatlan nyilvántartás felgyorsítására létrehozták az Ingatlan nyilvántartási osztályt. Ezt követően munkatársai szóbeli kiegészítést tettek ingatlanok bérbeadásával kapcsolatban. A MÁV-nak számos olyan üdülője van, melyet évek óta nem használ, ezért készült bérbeadási előterjesztés tíz ilyen üdülőre. A KÜT testületi döntés alapján nem fogadta el az előterjesztést, különböző jogi, gazdasági és koncepcionális okok miatt, ezért döntéselőkészítő bizottságot állított fel.

A **különféléken** belül a Pályavasúti Üzletág 2007. évi létszámtervének vizsgálata, illetve rendkívüli szociális segélyek elbírálása történt.

Soros KÜT ülés: 2007. május 14.

Napirend előtt a MÁV Zrt. (munkáltató) nevében *Zsoldos Marianna* humánerőforrás igazgató, a MÁV Zrt. KÜT nevében Horváth István elnök aláírta az üzemi megállapodást.

Elsőként a MÁV Zrt. Személyszállítási Üzletág önálló társaságba való kiszervezésének koncepciójáról átadott írásos tájékoztatóval kapcsolatban feltett kérdésekre válaszolt *Zsoldos Marianna* és *Devecz Miklós* főigazgató, a MÁV Start Zrt. vezérigazgatója. Az ülésen részt vettek a SZESZA Üzletág, valamint a kocsivizsgálók üzemi tanácsainak képviselői. Elöljáróban a vezérigazgató kitért arra, hogy terveik szerint 2007. második félévben támogatási szerződést írnak alá a kormánnyal. A várhatóak-e további forgalomszüneteltetések, vonatszám-csökkentések kérdésre válaszolva azt mondta, *„jelenleg folyik a közlekedési rendszer ésszerűsítése”*, a párhuzamosságok megszüntetése. A három divízióval kapcsolatban más a feladata, más az utazóközönsége mindháromnak. Az új járművek arra a területre kerülnek, ahol a legnagyobb az utazóközönség. A kocsivizsgálati tevékenység az üzembentartó felelőssége és már 2005-ben, a CARGO kiszervezésekor eldőlt, hogy hová kell tartoznia. A munkavállalók szempontjából egyik legfontosabb kérdés a munkajogi jogutódlással történő átkerülés, ezt a humán igazgató gyakorlati példákkal mutatta be és megnyugtatta a kétkedőket. Kitért arra is, hogy jó megállapodást szeretne kötni a szakszervezetekkel, ahol már az új társaság érdekei dominálnak majd. Május végéig eldől, hogy a TSZK munkavállalói hová kerülnek, az oktatók a BGOK létszámába. A szolgálati lakásokban maradnak a lakók, a szociális segélykeretet továbbviszi az üzletág, a jelenlegi humánszolgáltatást pedig megrendelik a MÁV Zrt-től.

A **második** napirendi pontban a MÁV Zrt. 2007. évi szociális segélykeretének felosztására tett munkáltatói javaslatot Masa Beáta osztályvezető. A 2007. április 30-ig felhasznált temetési és rendkívüli szociális segélyek levonása után a maradék keretet létszámarányosan az üzletágak között osztják fel. A KÜT az előterjesztést elfogadta és kérte a sürgős intézkedést az üzletágak felé.

Harmadikként a KÜT meghallgatta az üdülők bérbeadásával kapcsolatban a monitoring bizottság összefoglalóját. A testület megállapította, hogy az Ingatlan Igazgatóság, mint érintett munkáltatói szervezeti egység a bérbeadás során nem járt el kellő körültekintéssel. A tíz üdülő azzal a feltétellel adható 2007-ben bérbe, hogy 2008-ban pályáztatással kell a bérlőt kiválasztani.

A **különféléken** belül a testület tárgyalta a humánszolgáltató újabb ügyfélszolgálati helyeinek összevonását, mellyel nem ért egyet, mivel ez újabb létszámleépítéseket generál.

Az ingatlangazdálkodás tevékenység kihelyezéséről konzultációt kezdeményezett a testület.

MVJ MÁV Vasjármű Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94/521-800 • Fax.: 94/313-315
E-mail: info@mvj.hu • Honlap: www.mvj.hu

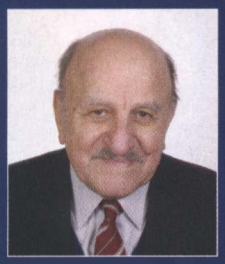
MTU FRIEDRICHSHAFEN SERVICE Dealer
BEHR INDUSTRY Service
VOITH Engineered reliability. Turbogetriebe Service

Tevékenységeink:
- dízelmozdonyok (M43,M47), motorvonatok (Bz-mot,), személykocsik, teherkocsik javítása, korszerűsítése,átépítése,
- InterPici, iker motorvonat gyártása,
- speciális vasúti jármű gyártás, javítás,
- jármű fő- és részegységek gyártása (Railpack),
- MTU (motor), Behr (hűtő), Voith (hajtómű) szakszervíz tevékenység.

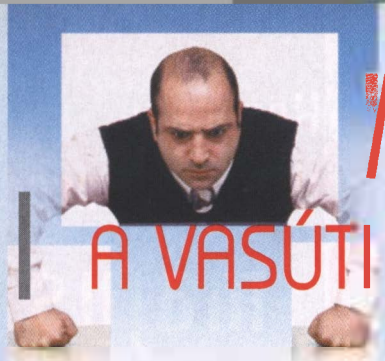
Minősítések:
ISO 9001:2000
DIN 6700-2
DIN EN 729-2
ÖNORM M 7812
Railion (DB) minősítés

A SZÍNESFÉMLOPÁST NE A KÍNÁLAT, HANEM A KERESLET OLDALÁRÓL KORLÁTOZZÁK!

PUBLICISZTIKA



Dr. Kun Dezső



Meddig tűrjük A VASÚTI KÁBELEK LOPÁSÁT?

LASSAN NEM MÚLIK EL HÉT ANÉLKÜL, HOGY AZ ÚJSÁGOKBAN NE JELENNE MEG HÍR A VASÚTI KÁBELEK, KÖZÚTI JELZŐESZKÖZÖK, KÖZTÉRI BRONZBÓL KÉSZÜLT SZOBROK ELLOPÁSÁRÓL.

A színesfémekkel való üzletelésnek ez a módja már kezd *„ipari"* méreteket ölteni. Több száz méter kábel felszedéséhez, elszállításához megfelelő felkészültség és szervezőmunka szükséges.

De mi lesz a vasúti közlekedést veszélyeztető lopott holmi sorsa?

Feltételezhető, hogy a tolvajok nem a saját szükségletükre lopnak vasúti kábelt, hanem a hulladékátvevők és a privatizált öntödék, magánvállalkozások részéről erre megvan a biztos kereslet.

Mit csinál a rendőrség és az igazságszolgáltatás?

Ha egyáltalán nyomoznak az ügyben és netalán még a tetteseket is elfogják, megindul a *„szabálysértési eljárás"*. Időnként emelik a büntetési tételeket annak függvényében, hogy mekkora a társadalmi felháborodás. Ez szerintem annyit ér, mint a szenteltvíz!

A hulladékátvevő és az öntöde tulajdonosa nem olyan ostoba, hogy ne ismerné fel a lopott színesfémet. Ennek megfelelően a hivatalos átvételi ár töredékét fizeti ki a tolvajnak. El lehet képzelni, hogy milyen *„haszonkulccsal"* dolgoznak ezek a vállalkozások.

A tolvajoknak persze még így is megéri, mert néhány órai *„utánajárással"* legalább annyit kap, mintha egy heti közmunkát végezne.

Ezek a minden jóérzésű embert elkeserítő tények.

Az elmúlt években több miniszternek írtam és arra kértem őket, hogy a színesfémlopást ne a *„kínálat"*, hanem a *„kereslet"* oldaláról próbálják korlátozni. Ne a büntetési tételeket emeljék, mert sem ez, sem az évekig elhúzódó peres eljárások visszatartó ereje nem számottevő.

Ha a hulladékátvevőnél illetve az öntödében vasúti kábelt, közúti jelzőeszközöket, köztéri szobor töredékeket találnak, akkor 24 órán belül vonják be a vállalkozó iparengedélyét. A vállalkozást függesszék fel a feljelentést követő bírósági eljárás befejezéséig. Ismétlődés esetén esetlegesen zárják be a vállalkozást.

Ha nem lesz *„átvevő"*, akkor nem lesz érdemes vasúti kábelt lopni. Ez egyszerűnek látszik, de a *„hatalom"* részéről erre nincs fogadókészség. A *„magánvállalkozás szentsége"*, a *„személyiségi jogok"* palástolják a tehetetlenségüket. Sokszor az illetékesek válaszra sem méltatnak.

Felidézném a már feledésbe merült pörbölyi vasúti balesetet, ahol 12 ártatlan gyermek lelte halálát. A nyomozás megállapította, hogy az autóbusz vezetője nem tartotta be a KRESZ előírásait. Hibás volt a mozdonyvezető is, mert 8 km-rel túllépte a vonalra engedélyezett sebességet. De sem a rendőrségi jelentésekben, sem a bírósági tárgyaláson nem hallottunk arról, hogy ki lophatta el a közúti fényjelző akkumulátorát, ami a balesettel okozati összefüggésben volt.

Vajon a rendőrség keresteé az ellopott berendezést a környező hulladékátvevőknél? Kihallgatták-e a falu lakosait, hogy gyanakszanak-e esetleg egy közismert színesfém tolvajra? Lehet, hogy igen, de erről egyetlen sor híradás sem jelent meg. A vasúti pálya minden kilométeréhez nem lehet vasúti őröket állítani. Eltűntek az 5 kilométerenként meglévő őrházak, a vonalat naponta végiggyalogló vonalbejárók. Néha sikerül elriasztani a tolvajokat – legutóbb Vecsés térségében – de ez a javasolt jogszabályi változtatások nélkül csak csepp a vasúti károk tengerében.

A reprezentatív szakszervezetek és a MÁV Zrt. vezetői közös fellépéssel vehetnék rá a minisztériumot, hogy radikális jogszabályok közé szorítsák a színesfém feldolgozást. A vasúti kábelek ellopását ne szabálysértésként, hanem emberéleteket veszélyeztető bűncselekményként tárgyalják a bíróságok.

Ez is részkérdése a *„vasúti reformnak"*.

STABILAN GAZDÁLKODNAK A VASUTAS NYUGDÍJPÉNZTÁRAK

A VASUTAS ÖNKÉNTES ÉS MAGÁNNYUGDÍJPÉNZTÁR MÁJUS 3-ÁN BUDAPESTEN TARTOTTA KÜLDÖTTKÖZGYŰLÉSÉT. AZ IGAZGATÓTANÁCS 2006. ÉVI PÉNZTÁRI BESZÁMOLÓJA ARRÓL TANÚSKODIK, HOGY A KÉT PÉNZTÁRI ÁGAZAT AZ ELŐZŐ ÉVEKHEZ HASONLÓAN KIEGYENSÚLYOZOTT GAZDÁLKODÁST FOLYTATOTT ÉS MEGŐRIZTE STABILITÁSÁT.

Az írásos beszámolóhoz Kurucsai László, az igazgatótanács elnöke fűzött szóbeli kiegészítőt. Mint mondta: a 2006. évi pénzügyi tervben éves szinten 3514 tagdíjfizető létszám növekedéssel és 1500 tagsági viszony megszűnésével számoltak. A nyitó taglétszám 37667, a záró 36821 fő volt.

Az egyösszegű szolgáltatást és a kifizetést 1470-nel szemben 946 pénztártag vette igénybe. Az egyösszegű szolgáltatást és kifizetést igénylők közül nyugdíjszolgáltatást 867 kedvezményezett, illetve örökös részére történő kifizetést 79-en vették igénybe. Járadékszolgáltatásban 24-en részesültek.

A 10 éves várakozási idő leteltével 3718 pénztártag élt a kifizetés lehetőségével.

Az elnök a vagyonkezelési és befektetési politikára is kitért. Hangsúlyozta: a Vasutas Nyugdíjpénztár a tagok érdekeit és kockázatvállaló képességét figyelembe véve alakítja ki a befektetési politika alapelveit, melyek a következők: Biztonság; jövedelmezőség; likviditás.

A befektetési politika alapelvei az elmúlt évben maradéktalanul teljesültek.

A két pénztári ágazat célja, hogy hosszútávon is kiegyensúlyozott vagyonkezelési gyakorlatot folytasson és a tagok számára kedvező reálhozamot érjen el.

Hozamfelosztás a jogszabálynak megfelelően, negyedévente történik. Az egyéni, valamint a szolgáltatási számlákra felosztásra kerülő hozam és az értékelési különbözet összege 2006-ban 1 millió 686324 forint volt. A teljes pénztárra vonatkozó bruttó hozamráta értéke 9,19 százalék.

Az önkéntes pénztári ágazat 2002-2006. évekre vonatkozó átlagos nettó – költségekkel csökkentett – hozamrátája 10,51 százalék volt, ami azt jelenti, hogy a nyugdíjpénztár által elért hozam az elmúlt öt évben átlagosan 5,44 százalékkal haladta meg az adott évre vonatkozó éves inflációt. Az önkéntes pénztári ágazat vagyona 2006. végére elérte a 22,1 milliárd forintot.

A magánpénztári ágazatnál kedvezően alakult a taglétszám. A 8553 nyitótaglétszámmal szemben a záró taglétszám 8589. Az elmúlt évben az egyösszegű szolgáltatást 17 tag vette igénybe. Az ágazat vagyona az év végére elérte a 7,7 milliárd forintot. A teljes pénztárra vonatkozó bruttó hozamráta értéke 8,68 százalék.

A magánpénztári ágazat 2002-2006. évekre vonatkozó átlagos nettó hozamrátája 10,02 százalék. Ez azt jelenti, hogy az elért hozam átlagosan 4,98 százalékkal haladta meg az adott évre vonatkozó éves inflációt.

A stabil gazdálkodást folytató két pénztár munkája megbízható és ellenőrizhető. Célkitűzésük változatlanul a gazdaságos, ügyfélorientált működés, a minden igényt kielégítő, színvonalas szolgáltatások nyújtása és a tagok számára kedvező hozam biztosítása.

Visi Ferenc

Családi sportnap Tárnokon

2007. MÁJUS 12. 7 ÓRA 20 PERC, TÁRNOK, RÁKÓCZI FERENC ÁLTALÁNOS ISKOLA. AZ ISKOLA KERTJÉBŐL ÚJABB ÉS ÚJABB VÉKONY FÜSTOSZLOP EMELKEDIK A LEVEGŐBE. ÉRDEMES BENÉZNI A KERTBE, MIELŐTT TŰZOLTÓT HÍVNÁNK, MERT SZERENCSÉRE NEM GYULADT KI SEMMI, CSAK A HAGYOMÁNYOS CSALÁDI SPORTNAPRA FOLYNAK A KULINÁRIS ELŐKÉSZÜLETEK. A LEGNAGYOBB KONDÉRNÁL NYUGDÍJAS KOLLÉGÁNK, *KROONÉ GIZIKE* SERÉNYKEDIK.

– Kicsit korán keltek – próbálok beszélgetést kezdeményezni.

– Több, mint 150 emberre főzünk és egy órára készen kell lennie az ebédnek, ezért nem lehet lustálkodni – válaszol a remek szakácsnő. Az asszonyok valamennyien segítenek az előkészületekben.

A pacalos bográcsnál *Deák János* tevékenykedik, aki szponzorként is segíti a rendezvényt. – Saját recept szerint dolgozom, nagyon szeretek főzni, csak hagymát ne kellene soha pucolni – jegyzi meg a Tisztképző Intézet nyugdíjas tanára.

Both Ferenc a MÁV legizgalmasabb hangja, a pörköltek specialistája ma nem vezet meccset.

– *Nincs megégve egy kicsit a hagyma?* – próbálok kötözködni, de higgadtan reagál: Ez csak a felhők miatt van, ha kisüt a nap, egész más a színe – teszi hozzá reménykedve.

A rendezvényt Érd állomásfőnöke, *Molnár László* nyitja meg. Később *Kopár Gyulát*, a VSZ helyi alapszervezetének titkárát faggatom. – Szívesen jönnek a dolgozók az ilyen rendezvényekre? – Természetesen. Az alapszervezetünk szinte teljes tagsága eljött. Még Kelenföldről, Hárosról és a Dunai Finomítótól is vannak itt kollégák. Nagyon sokat köszönhetünk a támogatóinknak, Szabó Károlynak, a Vegyépszernek, az IK Kft-nek, Deák Jánosnak és a Bigprint Kft-nek, akik segítettek az anyagi háttér biztosításában.

– Nehéz volt megcsinálni a vezénylést a mai napra? – kérdem *Orbán Tímeát*, aki mosolyogva válaszol: Hát nem volt könnyű. Azoknak, akik el akartak jönni, de a vezénylés miatt nem tudtak, kiviszünk ebédet, ezzel próbáljuk kárpótolni őket.

A kert egyik sarkában hatalmas gyeresereg hangoskodik. *Számadó Hajnalka* forgalmi szolgálattevő próbálja meg koordinálni a tevékenységüket.

– Fantasztikus ez a sok aranyos gyerek, nagyon igyekeznek, és mindegyiknek egy gyönyörű mozdonyos-vonatos oklevelet adunk ajándékba. – mondja Hajnalka, aki számtalan ötlettel próbálja a gyerekek energiáját lekötni.

A hagyományos Érd-Tárnok meccset Érd nyeri hetesekkel, így egy évre visszakapja a vándorserleget. A mérkőzést a MÁV legsúlyosabb egyéniségű forgalmi szolgálattevője, *Dobos István* ellentmondást nem tűrő szigorúsággal vezeti. Úgy tűnik, mintha a mozgása megfontoltabb lenne, mint egy évvel ezelőtt.

– Baj van a kondícióval? – érdeklődöm kissé naívan.

– Senki sem várhatja tőlem, hogy többet mozogjak, mint a játékosok – védi ki ügyesen a támadást a tekintélyes játékvezető.

Az asztalitenisz verseny felelőse *Becker József* váltókezelő.

– Milyen eredmények születtek? – érdeklődöm. Készségesen mutatja a táblázatait.

Felnőtt férfiak: 1. *Molnár László*, állomásfőnök; **2.** *Sári Sándor*, forgalmi szolgálattevő; **3.** *Kukovecz Mihály*, forgalmi szolgálattevő; **4.** *Szépszó Tibor*, forgalmi szolgálattevő.

Felnőtt nők: 1. *Dr. Hegedűs Katalin*, családtag; **2.** *Számadó Hajnalka*, forgalmi szolgálattevő; **3.** *Boda Piroska és Bodáné Szabó Pálma*, családtagok.

Gyermekek: 1. *Erős Zoltán*; **2.** *Kukovecz Dávid*; **3.** *Sári Levente*; **4.** *Erős Patrik*.

A sportnapon már hagyományosan részt vesznek a meghívott szolgálati vezetők is, így jelen van *Csontos Endre* főosztályvezető, *Lipusz Ferenc* és *Kovács Ernő* osztályvezetők és *Molnár Árpád* csomóponti főnök is, akiket gyakran megszólítanak a résztvevők, és kis csoportokban beszélgetnek a máskor csak nehezen elérhető vezetőikkel.

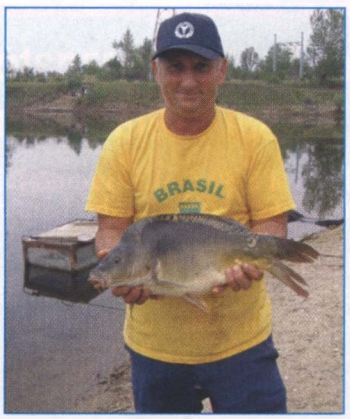
– Az az igazán jó ebben a sportnapban, hogy a szakszervezet és a szolgálati vezetés közös rendezvénye, nincs széthúzás, mindenki egyet akar, és meg is tesz mindent a siker érdekében. A hangulat mindig kötetlen és a kollégák remekül érzik magukat - summázza a látottakat Lipusz Ferenc. Mivel a nap eseményeit magam sem tudnám jobban összefoglalni, búcsúzóul csak azt mondhatom, jövőre újra találkozzunk.

Lmond

VSZ Sportnapok: Horgászverseny

A HORGÁSZSIKER TITKA:
Nem az a lényeg, milyen mélyen van a hal, hanem az, hogy HOGYAN MOZOG A KUKACOD!

Miskolctól 12 km-re, a nyékládházi Kóitavon rendezték meg június 2-án, szombaton a VSZ sportnapi pontszerző horgászversenyt. A 12 nevezett csapat közül a Debreceniek kivételével megjelent valamennyi sporttárs. A távolról érkezőket már előző este fogadta a területi képviselet titkárhelyettese. Késő este bejárták a helyszínt, megismerték a körülményeket. Másnap hajnalban lázban volt az egész csapat, mindenki nagy várakozással készült a halfogásra. A nagyon komoly felszereléseket felvonultató csapatoknak reggel hat óra előtt megtartott sorsoláson derült ki, mely állásokat foglalhatják el. A reggelit valamennyi álláson a házigazda területi képviselet vezetője, *Bernáth Katalin* szervírozta. Az előkészületek után, fél hét tájban *Nagy István* szervező autó dudaszóra indította el a szerencsevadászatot. Hogy miért nevezem így? Azért, mert a végelszámolásnál derült ki, hogy a 32 versenyző közül sokan önbeismerés alapján jelentkeztek azért a jelképes cumiért, melyet *„eredménytelenségükért”* kaptak. Voltak azért szerencsések is, akiknek jócskán mutatott a mérleg a verseny végét jelző dudaszó után. Talán első fogásként sikerült egy szép tükörpontyot fognia *Somogyi Rezsőnek*, aki Nagykanizsáról érkezett e nemes küzdelemre. Ekkor még nem gondoltuk, hogy Ő nyeri a különdíjat a legnagyobb halért meghirdetett kategóriában 3,43 kg-os súllyal. A miskolci Tiszavas Kft. egyik csapata nyerte viszont a legkisebb hal fogásáért meghirdetett helyi díjat. A végig nagyon hangulatos, jóízű beszélgetéstől sem mentes délelőtt sokak számára szép emlék marad (köztük számomra is). Szeretném, ha a vasutasok mindennapjaiban is jelen lenne ez az összetartó, fegyelmezett, a közösségért tenni akaró vasutas életérzés.



Helyezések: I. Szeged TK. Csapata: 18,6 kg; **II.** Pécs TK. Csapata: 8,2 kg; **III.** Szolnok JJav. Csapata: 8,0 kg; **IV.** Miskolc TK. Csapata: 6,4 kg.

Sajnos ötödik-hatodik helyezettet nem tudtunk díjazni, mert nem fogtak halat.

Bodnár Józsi

Családi kirándulás a „FÜSTIBE”

Több mint hatvan résztvevője volt a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) Hajdú-Bihar megyei Területi Szervezetének szakcsoportjai által május 19-ére szervezett budapesti családi kirándulásnak.

A kerti kisvonat egész nap folyamatosan vitte az érdeklődőket.

A 2000-ben megnyílt Vasúttörténeti Park azóta is folyamatosan megújul, bővül.

Több mint kétszáz mozdony, vasúti kocsi, és a vasutat szolgáló eszköz nyújt akár egésznapos érdekes programot a látogatóknak, és nem csak a műszakiaknak.

A legújabb, és igen népszerű fejlesztés a *„kerti kisvasút”*, amely közel négyszáz méteren át viszi elsősorban a gyermekeket, de szívesen kipróbálják a felnőttek is.

A szakszerű idegenvezetés, és több technikai eszköz kipróbálása kellemes időtöltést jelentett a kiránduláson résztvevőknek. Például a fordítókorong működésének bemutatása, amellyel az akár száztonnás gőzmozdonyokat fordították megfelelő irányba. A kézi hajtányozás többeket versenyre késztetett, és mérték az időt is.

A családtagok vagy gyerekek közül többen most először láttak belülről dízelmozdonyt, és utaztak is vele. Nagy sikere volt a többféle nyomtávú, élethű vasútmodelleknek a gyerekek körében. A szép számban kiállított külföldi jármű, száz évnél régebbi mozdonyok és vasúti kocsik, eszközök igazolják, hogy a vasút fénykorában, Európában és hazánkban is a műszaki haladást és az ország fejlődését jól szolgálta a vasút.

A Vasúttörténeti Park és a Nyugati Pu. között közlekedő muzeális motorkocsik is hozzájárultak az egésznapos program sikeréhez, maradandó élmények begyűjtéséhez.

Szöveg és kép: **Seress István**

VSZ Miskolci Területi Igazgatóság Alapszervezete kassai családi kirándulása

2007. május 12-én a Miskolcról 8,30 órakor induló Rákóczi gyorsvonattal elindult egy vidám vasutas csapat kirándulni Kassára, és meg is érkezett.

Megnéztük Rákóczi Rodostói házát, a Kassai Dómot, megmásztuk a tornyát is, sétáltunk a főutcán, kellemes szlovák ebéd után pihentünk a parkban. Megcsodáltuk a vízesést, harangjátékot.

A 18,05-ös Rákóczi gyorsvonattal indultunk haza Miskolcra.

Június 2-án sikeres vonatos-hajós kirándulást szervezünk Miskolc-Visegrád-Miskolc útvonalon.

Szakolczainé Szabó Erzsébet
VSZ Ms.Ter.Ig.
SZB titkára

XII. Kisvasúti nap Miskolcon

Új megállóhelyet avattak Diósgyőrben

Nagy érdeklődés kísérte a Lillafüredi Állami Erdei Vasút napját május 26-án, melynek végcélja idén a Csanyik Völgyben lévő Erdei Iskola volt.

Az 1921-ben nyílt és 1967-ben bezárt Márta Bányának és az ott dolgozóknak is emléket állít az a tetszetős kisvasúti megálló, melyet ez alkalommal avattak fel ünnepélyes keretek között Miskolc Diósgyőrben.

A kisvasúti nap programjára gőzmozdonnyal induló többszáz érdeklődőt a Perecesi Bányász zenekar pattogó ütemű zenéje köszöntötte az új megállóban. Az avatás alkalmával a megemlékezést a bánya egykori aknafőmérnöke, későbbi vezérigazgatója, *Kiss Dezső* tartotta. A 46 évig működött bányából főleg lakossági ellátást szolgáló szenet bányásztak, közel kétmillió tonnát. A szónok megemlítette a hagyományos bányász-vasutas barátságot, a szoros együttműködést, mivel a szenet akkor kisvasúton szállították. A szép kivitelezésű esőbeállót, és képeket is megszemlélték a résztvevők. A szívhezszóló megemlékezés és a zenekar által eljátszott bányászhimnusz után sokak szemében könnycseppek jelentek meg, melyet nem a gőzmozdony füstje okozott.

A Csanyik Völgy festői környezetében kényelmes Erdei Iskola, tanösvény várja folyamatosan a természetbe vágyókat.

A vendégeket *Mátrai Imre*, a Lillafüredi Állami Erdei Vasút üzemigazgatója köszöntötte. Elmondta, hogy az évente több mint kétszázezer utast szállító vasúton már minden járművük légfékes. Bevezették a számítógépes jegykiadást, és júniustól tervezik egy akadálymentesített vasúti kocsi forgalomba állítását.

Az Északerdő Zrt-hez tartozik a Pálházi Állami Erdei Vasút is, ahol jövőre tartják meg a kisvasúti napot.

A kedves fogadtatás és a finom ebéd után a közeli Vadas Park megtekintésére is volt lehetőség, köszönhetően a szervezőknek. Az ország minden részéből érkező vasútbarátok, érdeklődők maradandó élményekkel gazdagodtak újabb ismerősöket szereztek maguknak.

Szöveg és kép: **Seress István**

kicsi kamat izgalmak nélkül

apró kamatok
forint alapon
THM **14,44%**-tól

személyi kölcsön
1% kamatkedvezménnyel
a **VSZ** tagjainak

Biztonságban jobb.
A **marbles™** személyi kölcsön egészen kicsi kamatokat kínál forint alapon, **árfolyamkockázat és jelzálogfedezet nélkül.**
Ha már van hiteled magas kamattal, gurulj át hozzánk, és cseréld le!

forintalapú marbles™ személyi kölcsön 150 000 forinttól 4 millió forintig 1% kamatkedvezménnyel a VSZ tagjainak

Hitelösszeg	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
500 000 Ft	11 574 Ft	0 Ft	20,27%
850 000 Ft	17 697 Ft	0 Ft	15,39%
1 500 000 Ft	30 556 Ft	0 Ft	14,44%

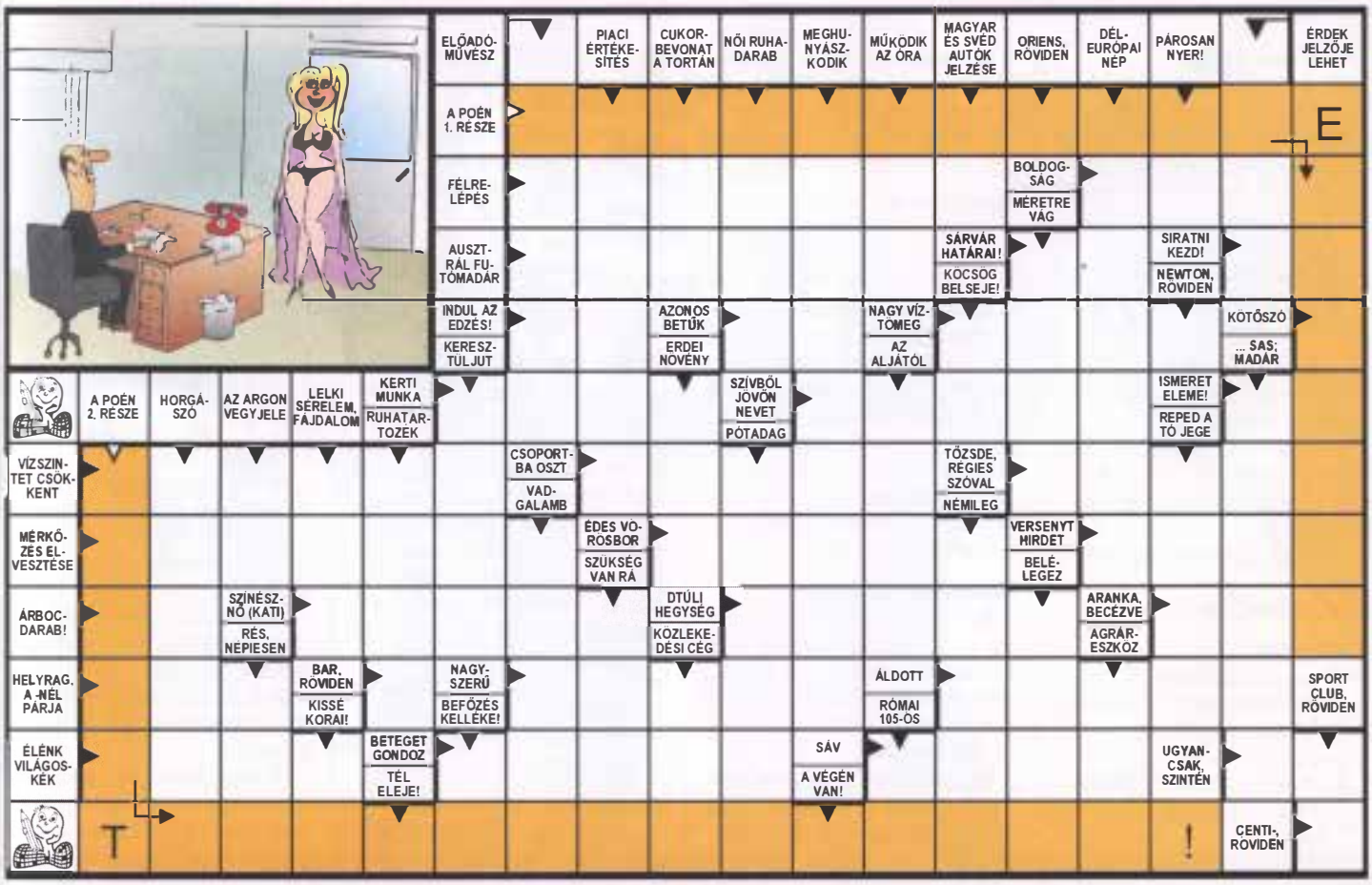
Hívj minket még ma!

marbles™ személyi kölcsön
(06 40) 480-480
www.**marbles**.hu

A HSBC Csoport tagja

A HSBC Holdings Plc t 2004-ben a világ legjobb bankjának választotta az Euromoney Magazin. A forintalapú marbles™ személyi kölcsönt a Beneficial Zrt. nyújtja, amely a HSBC Csoport tagja. A kölcsön minden esetben a Beneficial Zrt. által végzett hitelbírálat függvénye. A fenti példáknál a futamidő 72 hónap. A THM mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. A kölcsön igénylésének alapfeltételei: betöltött 21. életév, a jövedelem bankszámlára érkezzen, minimum nettó 55 000 Ft jövedelem.

THM: 14,44%-25,49%



ÚJ!

Megjelent a Vasutas Ízek Szakácskönyv!

Meghirdetett receptversenyünkre nagyon sok pályázat érkezett, melyekből a legjobb recepteket válogattuk ki, főztük meg, fényképeztük le és jelentetjük meg a Vasutas Ízek Szakácskönyvben.

Tisztelt Olvasók!

Ezt a könyvet Ti írtátok, ezért bátran ajánlom minden vasutas kollégának a könyvben található recepteket, hiszen vasutas háziasszonyok, háziurak kipróbált ételeiből áll a gyűjtemény. Feltüntettük az ételek kalóriaértékét is (manapság nem árt ügyelni az egészségünkre), így neked már nincs más dolgod, csak kedvedre válogatni a finomabbnál finomabb ételek receptjei közül.

Mivel a vasutasok szakácskönyve nem kapható kereskedelmi forgalomban, igazi ritkaságnak számít, többek között azért is, mert a könyvespolcokon nincs olyan gasztronómiai kiadvány, amelynek írói maguk az Olvasók.

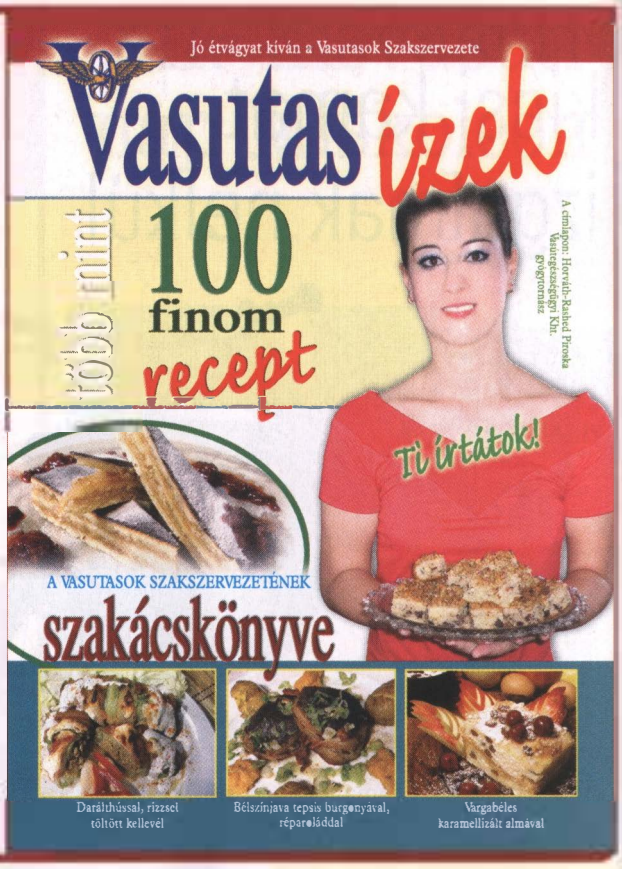
Bátran állíthatom, a beküldött receptjeitek alapján színvonalas fényképekkel illusztrált szakácskönyvet készítettünk. Reméljük, sok örömet okozunk vasutas társainknak e kiadványnyal.

Simon Dezső
a Vasutasok Szakszervezete elnöke

A szakácskönyv 490 Ft-os áron megrendelhető a Vasutasok Szakszervezete központi elérhetőségein:

E-mail: szervezes@vsz.hu
Postacím: 1023 Budapest, Ürömi u. 8;
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622.

Kérjük az alapszervezeteket, gyűjtsék össze a szakácskönyv igényeket és egyszerre rendeljék meg.



A MÁV Zrt., a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület (VOKE), a Vasutas Kulturális Alapítvány valamint a Vasúttörténeti Alapítvány

DIGITÁLIS FOTÓPÁLYÁZATOT HIRDET „KÉPEK AZ ORSZÁG VASÚTJAIRÓL” CÍMMEL!

A pályázat célja:

- Széleskörben bemutatkozási lehetőséget adni mindazoknak, akik digitális fotóikkal igényesen örökítik meg a mai magyar vasutat – példát mutatva, hogy minél többen fényképezzék le a vasúton szerzett élményeiket, benyomásaikat;
- Átfogó, reprezentatív képet adni vasutunkról a szakmai és kívülálló közönség számára.

Pályázati feltételek:

A beküldött képek témája a magyar vasút legyen:

- vasutunk és vasutasaink élete, munkája, riportképek, életképek;
- szakági területek és technikák; gépek világa;
- táj és az ember kapcsolata a vasúttal,
- utazóközönség és utazás.

Kategóriák:

- *„vasút és az ember”* (E)
- *„modern és régi”* – modernitás és hagyomány a magyar vasúton (M)
- *„fények, színek, formák”* – trükk-technikailag átalakított képek (T)

A képek kivitele: digitális eljárással készült képek, JPG, JPEG formátumban. *(Hagyományos fotótechnikai eljárással készült, digitalizált képek nem versenyezhetnek!)*

Pályázni lehet: alkotónként 10 képpel vagy sorozattal, sorozatokkal összesen 10 képig.

A képeket cd-n kérjük beküldeni. A cd borítójára és a cd-re kérjük az alkotó nevét, címét, telefonszámát feltüntetni (vasutas alkotó esetében a szolgálati helyet és telefonszámot). A cd-n külön *„Word”* fájlban kérjük feltüntetni a képek címét, sorozatszámát, valamint a pályázatra beküldött képek címeit a kiterjesztésükben is kérjük közölni.

Részvételi feltételek

- A pályázaton résztvehet minden amatőr és hivatásos fotós, aki a feltételeket elfogadja és teljesíti. Nem lehet olyan képekkel pályázni, melyek már korábbi fotókiállításokon sikerrel szerepeltek.
- A pályázatra beküldött képeket a rendező szervek által felkért zsűri bírálja el, a döntés ellen fellebbezésnek helye nincs.
- A beküldött képek a VOKE tulajdonában maradnak.

Beküldési határidő: 2007. szeptember 20.

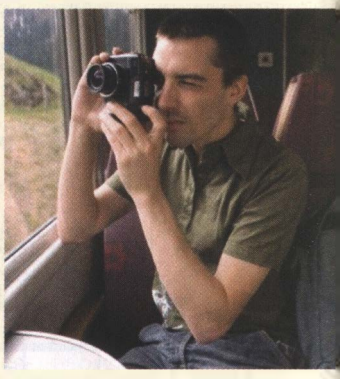
Cím: (VOKE) Arany János Művelődési Ház
9021 Győr, Révai utca 5.
Pf.: 153.
Telefon: (96)- 312-446,
üzemi telefon: 02/62-66,
E-mail: vasutasmh@axelero.hu

Egyéb tudnivalók:

A II. Országos Vasutas Digitális Fotókiállítás megnyitója 2007. november 9-én (pénteken) lesz. A rendezvényről, a helyszínről, illetve az elért eredményről a pályázóknak értesítést küldünk. A kiállítás alkalmával projektoros vetítést szervezünk a beküldött és zsűrizett fotókból. A díjnyertes alkotásokat a szervező saját költségén kinagyítja, paszpartúrázza és keretezi. Az így előkészített képeket a vetítésen túl kiállítjuk a díjkiosztó ünnepségen, továbbá országos bemutatásukat is megszervezik a pályázat kiírói.

Díjazás:

- A kategóriák első három helyezettje és a kiemelkedő alkotások szerzői tárgyjutalomban részesülnek.



- Az elfogadott művek szerzői emléklapot kapnak.
- A kiállításra elfogadott képek a Vasúttörténeti Alapítvány tulajdonát képezik majd, s az Alapítvány azokat korlátlanul felhasználhatja további kiállításokon.
- A kiállítás vándoroltatása, további bemutatása igényelhető, de a koordinálás jogát fenntartjuk.
- A szerzők nevét a katalógusokon, kiállításokon és a sajtóban közzétesszük.
- Az alkotók műveik beküldésével hozzájárulnak ahhoz, hogy a rendezők képeiket a kiállítással kapcsolatban publikálhassák.

Szervezők

2007. JÚLIUS-AUGUSZTUS

Megjelenik: 15 000 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVA: 1904-BEN

LI/7-8

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Vasutasnap 2007

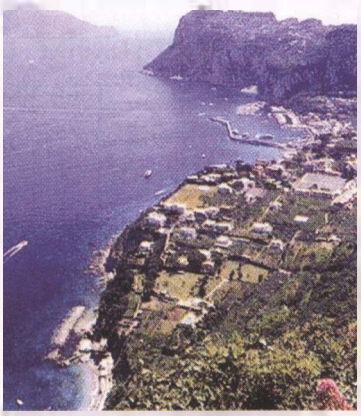
Az idei ünnepet beárnyékolta a Személyszállítási Üzletág, a Záhonyi Átrakókörzet és a vagyongazdálkodás önálló társaságba vitele körül tapasztalt kapkodásból eredő bizonytalanság, és annak nemkívánt mellékhatásai.

Tartsunk össze!

Érezd az összefogás erejét!

Az Explorer Vasutas Világjáró Klub (egyesület) 2007. évi programterve

EXPLORER
Vasutas Világjáró klub



Prága

(4900 Ft) 07.27-29. Városnézések: Kutna Hora, Prága.

Új Erdélyi Körút

(8500 Ft+45 eurótól) 07.29-08.03. (*Félpanzióval, busszal idegenvezetővel.) Program: Kézdivásárhely, Kovászna, Sepsibodok, Zág, Prázsmár, Szászhermány, Sepsiszentgyörgy, Brassó, Székelyudvarhely, Fehéregyháza, Ispánkút, Segesvár.

Auschwitz

(4900 Ft) 08.10-12. Program: Auschwitz és Birkenau tábor magyarnyelvű idegenvezetővel.

Horvát Tengerpart (Trogir)

(10200 Ft + 80 eurótól) 08.17-26. (2-8 ágyas apartmanokban.)

Sziciliai nyaralás

Már 60 eurótól! Egyéni utazással. 4-5 ágyas elhelyezéssel (bungallóban vagy mobilhomeban) Pattiban, közel a tengerhez.

Prága+Krakkó

(6900 Ft-tól) 07.27-30. Városnézések: Kutna Hora, Prága, Krakkó, Wieliczka.

www.vasutasok.hu & www.vasutmania.hu

Állandó rovataink: Letöltések, Tagok, Felszerelés, Világ, Vasútmánia, Linkek, Programajánló, Stílus, Humorosak vagyunk.

HIRDETÉSEINKET A VSZ TÁMOGATTA.

További részletek: http://www.evvk.hu honlapunkon; info@evvk.hu e-mail címen; a 06+ 27-51 vasúti telefonon, szerda-csütörtök 15-16 h-ig; a 06 53 /342-884 matáv számon, hétköznap 18.00 h után illetve hétvégén; a 06 30/3866-106 mobilszámon, napközben; SKYPE: Explorer Vasutas Világjáró Klub; IWIW: EVVK.

MÁV LOKOMOTIV HOTELS ZRt.

FRISSÜLJÖN FEL A NYÁRI FORRÓSÁGBAN!

Merüljön el a hűsítő vízben!

Töltsön el néhány éjszakát a Balatonnál vagy a Velencei-tó mellett, közvetlenül a vízparton lévő, saját parkkal rendelkező szállodáinkban!

HOTEL BOGLÁR - HOTEL GÁRDONY - HOTEL VONYARC

Különleges ajánlataink

Hétköznapi felfrissülés:
4 éjszaka félpanzióval (hétfő-péntek): **29.900 Ft/fő**
gyermekeknek: **19.500 Ft/fő**

Hétvégi strandolás:
2 éjszaka félpanzióval (péntek-vasárnap): **18.900 Ft/fő**
gyermekeknek: **12.300 Ft/fő**

További éjszakák félpanzióval: 9.100 Ft/fő; gyermekeknek: 5.100 Ft/fő

Az akció 2007.06.26-08.20-ig érvényes, és más kedvezménnyel nem vonható össze.
Gyermekkedvezmény: 2-14 éves korig vehető igénybe. 2 év alatti gyermek ingyenesen tartózkodhat szüleivel egy szobában
A Hotel Vonyarc ingyenes belépőt biztosít a szállodával szemben található strandra
Áraink tartalmazzák a szállást félpanzióval. Az idegenforgalmi adó helyben, külön fizetendő. Üdülési csekket, és Sodexho Pass meleg étkezési utalványokat elfogadunk. A szolgáltatás Vasutas Egészségpénztáron keresztül is térítheto.

További információ és szobafoglalás:
Hotel Boglár: 06-85-350-634
Hotel Gárdony: 06-22-579-022
Hotel Vonyarc: 06-83-348-035
E-mail: udules@mavhotels.hu

www.mavhotels.hu

Vasutasnap 2007

Senki sem tudja pontosan, hogy egy hagyomány miért marad fenn, vagy tűnik el. A Vasutasnap két rendszerváltást is túlélt. A vasutasok összetartozása, egymás iránti szolidaritása egyidős a vasúttal. A harmincas években megtartott jótékonysági összejövetelek ötvenhét éve változtak át szakmai ünneppé, az akkori tendenciáknak megfelelően. Sok szokásunkat *„hanyagoltuk el"* hol tudatosan, hol ösztönösen 1989-et követően, de július második vasárnapja megmaradt nekünk, vasutasoknak. A szorosan ünnephez kötődő tisztavatás vagy kitüntetés-átadások mellett mára egyre népszerűbbek a vidéki vasutas-városokban megrendezett juliálisok. Ennek jegyében tartotta meg a Vasutasok Szakszervezete immár tizedik alkalommal sportnapi rendezvénysorozatát. Ugyanakkor az utóbbi években meg kellett szoknunk, hogy nem múlik el vasutasnap rossz hírek nélkül.

Az idei ünnepet beárnyékolta a Személyszállítási Üzletág, a Záhonyi Átrakókörzet és a vagyongazdálkodás önálló társaságba vitele körül tapasztalt kapkodásból eredő bizonytalanság, és annak nemkívánt mellékhatásai. A MÁV START Zrt. működési engedélye körüli hercehurca, az amúgy is magas munkanélküliséggel terhelt záhonyi térségben élők foglalkoztatási bizonytalansága, a változásokat kezelő munkaügyi megállapodások kései megszületése, mind-mind rontotta és rontja a vasutasok közérzetét. A vasúti tevékenységek szétválasztása mellett a vasútegészségügy fekvőbeteg-ellátásának az Állami Egészségügyi Központba való beolvasztása okozott soha nem tapasztalt mértékű elbocsátási hullámot.

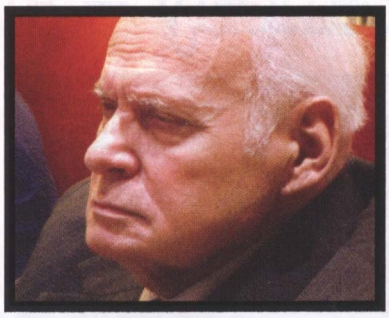
Lehet ilyen előzmények után önfeledten ünnepelni? A MÁV, a CARGO és a START vezetői pedig mindent megpróbáltak. A vasút feldarabolását politikai és gazdasági csodának beállító szemlélet egyik következménye július hatodikán szembetűnő jelét adta, hogy valami nincs rendben. A MÁV CARGO a Thália Színházban tartotta központi rendezvényét délután kettőtől négyig, a MÁV (idén még együtt a START-tal) a Vasúttörténeti Parkban háromtól ötig. Az egyeztetés hiánya (vagy tudatossága) eredményeként a meghívottak egy részét döntés elé állították. Lehet, hogy ez már a *„verseny"* része, de sokkal inkább a mindkét céggel jó kapcsolatot ápolni akarók méltatlan helyzetbe hozása. Mi lesz, ha jövőre három vasúttársaság versenyez a partnerekért?

Szerencsére a vasút attól, hogy darabokra szedik nem áll meg. Hogy mitől működik mégis? Attól, hogy a vasutasok profi csapatát kevésbé érdekli a közgazdasági különválás. A vonatoknak ugyanis menni kell, mert a szolgálat ad értelmet a munkájuknak, az életüknek. Az a ködösítés pedig, ami azt sugallja, hogy egy részvénytársaság bejegyzésétől a tulajdonos állam által évtizedekig elhanyagolt vasúti eszközrendszer egy csapásra európai szintű szolgáltatásokra lesz képes, a közvéleményt megtévesztőkre fog visszahullani.

Dr. Garamhegyi Ábel, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium államtitkára ünnepi beszédében megköszönte a vasutasoknak az átalakuláshoz nyújtott segítségüket és ugyanilyen együttműködést kért a jövőben is. Aztán sokakat meglepve vezénylőpálcával a kezében dirigálta a MÁV Szimfonikusok Zenekarának ünnepi műsorát. Hallgatva a kitűnő műsort, az jutott eszembe, hogy ha jövőre a zenekar harmada elmegy a privatizált CARGO, másik harmada pedig a START ünnepségére, abból vajon milyen előadás lesz? Vannak dolgok, melyek összetartoznak, mint például a vasútnak mondott közlekedési rendszer elemei. Ki fogja összetartani ezek után? Ki más? Mi, vasutasok! És amíg vasutas lesz, addig Vasutasnap is.

KSz.

Búcsú Gulyás Jánostól



2007. június 26-án, életének 81. évében *Gulyás János* elhunyt. Rokonai, munkatársai és ismerősei július 12-én vettek tőle végső búcsút a Rákospalotai temetőben.

Gulyás János 1949. május másodikától 1976. december 31-ig volt a Vasutasok Szakszervezete központjának munkatársa. Az 56-os forradalom után javaslatára az eredeti nevét felvevő újság, a Magyar Vasutas főszerkesztője lett. 1964-ben vált meg a laptól, majd 1977-től nyugállományba vonulásáig a MÁV személyzeti vezérigazgató-helyettese ként dolgozott.

Gulyás János emléke előtt lapunk alapításának századik évfordulóján elmondott beszéde megszívlelendő részleteinek közreadásával tiszteleg *„kedvenc lapja"*, a Magyar Vasutas.

„Hölgyeim és Uraim! Hálás köszönetet mondok a Vasutasok Szakszervezete tisztelt vezetőségének a meghívásért. Talán életemben utoljára nyílik alkalom arra, hogy sok 30-40 éve nem látott kedves barátommal még egyszer találkozhassak... Az én generációm már megette a kenyere javát, sőt a legsületlenebb részét is. Úgy szoktam jellemezni kortársaimat, hogy jó szándékkal megáldott és szerencsétlenségekkel megvert nemzedék tagjai vagyunk. Lehet, hogy még nem eléggé bűnhődtük meg a múltat, s jövendőt?... Mi is el tudtunk volna képzelni szebb ifjúságot, boldogabb munkáséveket, megelégedettebb öregséget. De az ember nem választhatja meg a kort, amelybe beleszületik. A maga korában választhat magának utat, ha tud, ha lehetősége nyílik rá. Vagy hagyja magát sodortatni, vagy a legnagyobb erőfeszítése ellenére is sodródik az árral...

...Sokan ma temetik, vagy temetnék a vasutat. Én biztos vagyok benne, hogy a környezetbarát, kötöttpályás vasúti szállítás reneszánsza nem is a távoli jövőben bekövetkezik... A vasút ma igyekszik megválni minden feleslegesnek ítélt eszköztől, vagyontól, munkahelytől, embertől.

Vigyázzanak, akiket illet: nehogy elkövessenek olyan visszafordíthatatlan hibákat, hogy az utódok drágán megfizessék az árát a ma haszontalannak tartott épületek, létesítmények újraépítésének...

...Az élemedett korú Szép Ernő író így mutatkozott be: Szép Ernő voltam. Én azzal búcsúzom: Gulyás János voltam és köszönöm, hogy meghallgattak."

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja – Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete; www.vsz.hu; E-mail: vsz@t-online.hu – Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, (karacsony@t-online.hu) a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: Károlyi Marianna; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8; Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomás: Tízpont Nyomdaipari Társaság: 06/70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.tizpont.hu;
ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/ év

Záhony – átalakulóban

ZÁHONYBAN A MÚLT ÉVBEN, KORMÁNYZATI DÖNTÉSRE LÉTREHOZOTT ZÁHONYI LOGISZTIKAI ÉS RAKOMÁNYKEZELŐ SZOLGÁLTATÓ (ZÁLORASZ) ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG JÚLIUS ELSEJÉVEL TEVÉKENYSÉGKIHELYEZÉSSEL KEZDI EL MŰKÖDÉSÉT.

A Vasutasok Szakszervezete Záhonyi Területi Képviselete mindvégig aggályosnak tartotta a társaság kellően nem előkészített megalakítását. Hangsúlyoztuk, hogy a térség rossz foglalkoztatási szintjét a társaság létrehozása tovább rontja.

A megalapozott térségfejlesztési információk megszerzéséért többször szerveztünk helyzetértékelő fórumokat.

A Vasutasok Szakszervezete XVI. Kongresszusa kiemelten kezelte a MÁV Zrt-nél megalakuló gazdasági társaságokhoz, így a ZÁLORASZ-hoz is átkerülő munkavállalók foglalkoztatás-biztonságát, a korábbi vívmányok, szociális juttatások megőrzését. Ennek szellemében kezdtük meg a tárgyalásokat a záhonyi térség komplex fejlesztési feladataival kapcsolatos kormányzati tevékenység koordinálásáért felelős miniszterelnöki megbízottal, *Kálnoki Kis Sándorral,* a választókerület parlamenti képviselőjével *Dr. Szép Bélával* és a helyi önkormányzatok vezetőivel. A tárgyalásokat *Simon Dezső,* a Vasutasok Szakszervezete elnöke vezette. Nyomatékosan hangsúlyozta, hogy záhonyi szakszervezeti tagjaink foglalkoztatás-biztonsága kiemelt helyen szerepel szakszervezetünk célkitűzései között. Ez nem mond ellent annak, hogy szakszervezetünk érdekelt egy valóban európai színvonalú vasút megteremtésében. A jelenlegi folyamatok a piac mindenhatóságát hangsúlyozva azonban rossz irányba haladnak. Amint a MÁV Zrt. vezetésével az idei évre aláírt foglalkoztatási megállapodás is kimondja: a versenyképes vasút megteremtése, a hatékonyság növelése nem járhat létszámleépítéssel a végrehajtói területeken. A struktúraváltással felszabaduló munkaerőnek a vasúton belül kell tovább- és átképzéssel lehetőséget biztosítani a további munkavégzésre.

A szakszervezeti tisztségviselők, üzemi tanácsnokok részére június 21-én fórumot rendezett a Vasutasok Szakszervezete Záhonyi Területi Képviselete. A zsúfolásig megtelt teremben a MÁV Zrt. vezetését *Zsoldos Marianna,* a társaság humánpolitikai igazgatója vezette. Szakszervezetünket *Meleg János* alelnök képviselte. A MÁV tájékoztatójából kiderült, hogy a társaság elképzelései között sem szerepel olyan foglalkoztatási eszköztár alkalmazása, amely tovább növeli a térség munkanélküliségét.

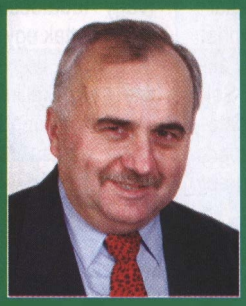
A tevékenység-kihelyezésre június 29-én született megállapodás. Szakszervezetünk a foglalkoztatás biztonságát elsődlegesnek tekintve javaslatokat tett a munkáltatónak, amelyek maradéktalanul szerepelnek a dokumentumban. Ennek eredményeként a ZÁLORASZ esetében 2008. december 31-ig garantált a foglalkoztatási színvonal megőrzése és rendezett a menetkedvezmény kérdése is. Az átszervezés okozta foglalkoztatási nehézségek megoldására a MÁV Zrt. 2007. augusztus 31-ig javaslatot dolgoz ki.

A megállapodás teljes szövege letölthető a VSZ honlapjáról, illetve a szakszervezeti titkároknál, faliújságokon megtalálható. A Vasutasok Szakszervezete a továbbiakban a megállapodás betartásán fog őrködni.

Pöhacker Attila

„Startoltunk"

A MAGYAR VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS TÖRTÉNETÉBEN 2007. JÚLIUS 1. MEGHATÁROZÓ DÁTUM LETT.



Fridrich Imre

Ezen a napon a MÁV Zrt. eddigi életében a legnagyobb létszámot érintő tevékenység-kihelyezést követően kezdte meg működését a **MÁV START Zrt.** Az új társaságba a személyszállítási üzletág munkavállalói, illetve a gépészeti üzletág kocsivizsgálói kerültek át.

A Vasutasok Szakszervezete, mint minden tevékenység-kihelyezésnél most is megfogalmazta elvárásait. A kihelyezendő munkavállalók érdekében korrekt, a munkahelyek megtartását biztosító megállapodás megkötése volt a legfontosabb célkitűzés. **Fontosnak tartottuk továbbá, hogy jöjjön létre az állam és a MÁV START Zrt. között egy több évre szóló közszolgálati szerződés, amely a folyamatos működés alapfeltétele.**

A tárgyalások megkezdése előtt a VSZ elkészítette tárgyalási javaslatát. Az egyeztetések ennek alapján folytatódtak. A többfordulós tárgyalások során az érintett munkavállalók folyamatos tájékoztatást kaptak, véleményüket figyelembe vettük.

Sajnos az eredményes tárgyalásokat egyes szakszervezetek tárgyalási stratégiája nem segítette, hanem hátráltatta.

A Vasutasok Szakszervezete szervezésében Celldömölkön, Szombathelyen, Miskolcon, Debrecenben, Dombóváron dolgozói fórumokat is tartottunk, ahová a munkáltató képviselői is meghívást kaptak. A fórumokon elhangzottakat az egyeztetéseken a lehetőségekhez mérten képviseltük.

Zavaró volt a munkáltató hozzáállása, mert az általunk szervezett fórumokon kívül nemigen adott más tájékoztatást. Így a dolgozók körében nagy szerepet kaptak a *„jólértesültek"* információi, amelyek nem a valóságot tükrözték és inkább indulatokat gerjesztettek.

A működési engedély körül kialakult sajtóhírek is folyamatos zavart okoztak. Persze a Hivatal az utolsó utáni pillanatban mégis megadta az ideiglenes engedélyt. A Vasutasok Szakszervezete ebben a kusza helyzetben a következetes tárgyalások híve volt. A munkáltató a tárgyalások kezdetekor a munkavállalókra nézve garancia nélküli foglalkoztatási megállapodást szeretett volna kötni. A szakszervezetek, ha nem is egységesen, de elutasították ezt. A tárgyalások folyamán a munkáltató a foglalkoztatás területén hajlandóságot mutatott a finomításokra, a bér területén egy esetben volt javaslata, mely az alapbéremelést munkaidő- alap növeléséhez kötötte volna. Szakszervezetünk a fórumokon elhangzottak alapján a munkahelyek megtartását tartotta a legfontosabbnak, ezt tükrözi a megállapodás is. A MÁV START Zrt-hez átkerülő munkavállalókra alkalmazzák a 2008. december 31-ig a MÁV Zrt. munkavállalóinak foglalkoztatásáról és bérezéséről *(2007-2010. évekre szóló együttműködési megállapodás)* kötött megállapodást. Valamennyi munkavállalóra vonatkozik az alap-megállapodás, az egyeztetett munkakörökre 2009. december 31-ig a munkahelyek biztosítva vannak.

Megállapodások vakáció előtt

A Vasutasok Szakszervezete eredményesen zárta a decemberi tárgyalásokat, gondoljunk csak a két évre aláírt kollektív szerződésre, az újabb középtávú megállapodásra, a 2007. évre szóló foglalkoztatási megállapodásra és az idei évben jól sikerült bérfejlesztésre. Sokan azt gondolták: fellélegezhetünk és a VSZ XVI. Kongresszusára készülve elkezdődhet a megállapodásokról a kollégák véleményének begyűjtése és azok értékelése.

Csakhogy egy pillanatnyi lélegzetvételhez sem jutottunk, mert máris ott volt a tárgyalóasztalon a záhonyi átrakókörzet és a személyszállítási üzletág kiszervezése, amely kilencezer vasutas kollégánk sorsát érintette. A MÁV kórházakról és az abban foglalkoztatottakról a mai napig folynak a tárgyalások. Persze ezen felül is maradt munka, amelyek során a vasút és a vasutasság sorsát meghatározó problémák megoldásáról tárgyaltunk, illetve állapodtunk meg.

1,5%-os teljesítményösztönző-rendszer

Valamennyi vasutas kollégánkat érinti, hogy vajon mit tartalmaz majd a teljesítményösztönző-rendszerről szóló megállapodás. Az idei évre szóló megállapodás legfontosabb eleme és eredménye, hogy az elmúlt évi megállapodással szemben csak a MÁV összességének eredményét vesszük figyelembe, tehát ha teljesülnek a megállapodásban foglaltak, valamennyi kollégánk megkapja a másfél százalékot. Ne feledjük, tavaly voltak kollégáink akik kevesebbet vittek haza, mert az üzletág, illetve az igazgatóság csak részben teljesítette az elvárásokat.

A Vasutasok Szakszervezete tárgyalódelegációjának eredményességét tükrözi az is, hogy sikerült megakadályoznunk egyes foglalkoztatási csoportok azon próbálkozását, hogy mivel az ő teljesítményük nem mérhető, így nekik mindenképpen jár a 1,5%. Rendkívül fontos eredmény az is, hogy az évközben tevékenység-kihelyezésben érintett kollégákra is kiterjed a megállapodás.

2007-ben együtt sírunk vagy együtt nevetünk, tehát valamennyi kollégánk egyformán érdekelt abban, hogy a MÁV teljesíteni tudja az előírt terveket.

Munkaidő összeszámítás

Az elmúlt években is előfordult, de az idei évre igazán jellemző, hogy a MÁV tulajdonú gazdasági társaságokból egyre több kollégánk kerül vissza a MÁV Zrt-hez. Az Ő sorsukat hivatott rendezni a MÁV-nál és a MÁV egyszemélyes, illetve többségi tulajdonú gazdasági társaságainál eltöltött munkaviszony összeszámíthatóságára vonatkozó megállapodás.

A megállapodás lényege, hogy a MÁV-nál, a MÁV egyszemélyes, illetve többségi tulajdonú gazdasági társaságainál eltöltött munkaviszony és ismételten a MÁV Zrt-nél munkaviszonyt létesítő munkavállaló munkaviszonyát össze kell számítani, amennyiben a munkavállaló munkaviszonya nem szakadt meg, és egyik munkaviszony megszűnése esetében sem részesült végkielégítésben, vagy azt ellentételező pénzbeni megváltásban.

Vagyonkezelő Zrt.

Többezer milliárd forintos vagyon sorsáról dönt a MÁV Vagyonkezelő Zrt., miközben kis létszámot érint a vagyonkezelőről szóló foglalkoztatási megállapodás.

Ebben a megállapodásban is a MÁV KSZ 2008. december 31-ig hatályban marad. A megállapodás rendezi a VBKJ felhasználását, a lakásvásárlási és építési kölcsönök, a munkabérelőlegek visszafizetését, a bérlakások használatát, illetve a menetkedvezmény kérdését.

A Vagyonkezelő esetében 2008. december 31-ig garantált a foglalkoztatási színvonal megőrzése és rendezett a menetkedvezmény kérdése is.

A MÁV Zrt. munkavállalóinak foglalkoztatásáról és bérezéséről 2007-2010. szóló megállapodás 2008. december 31-ig alkalmazásban marad, illetve hasonló tartalmú megállapodást kötnek.

Miért írtunk alá?

Természetesen nem gondoljuk, hogy az itt bemutatott, vagy a MÁV START-ról, a MÁV ZÁLORASZ-ról, a MÁV kórházakról kötött megállapodások tökéletesek és valamennyi kollégánk elvárásait kielégítik, de abban biztosak vagyunk, hogy az adott helyzetben a legtöbbet hoztuk ki a tárgyalásokból.

A Vasutasok Szakszervezete érdekelt volt a megállapodások aláírásában, mert kollégáink a KSZ vagy a foglalkoztatási garanciák hiányában rendkívül kiszolgáltatottak lettek volna.

A Vasutasok Szakszervezete a tökéletességre törekszik, de velünk egy sorban ül jónéhány szakszervezet, és velünk szemben ott van a munkáltató, így aztán nagyon kemény tárgyalások és sok kompromisszum alapján születnek meg a megállapodások.

Megoldás

Dr. Kotter József,
VSZ TEB Szakmai Képviselet vezető

FORGALMI HÍREK

Siker Békéscsabán

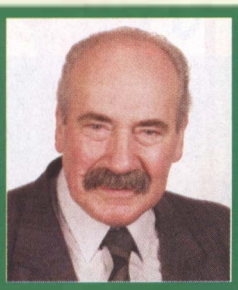
A vonatfel-, átvevői munkakörben foglalkoztatott munkavállalók teljes munkaidős foglalkoztatása tárgyában 2006. december 27-én kötött megállapodás alapján 2007. július 1-jével visszaállt a teljes munkaidő Békéscsabán.

Az ügyet nem volt egyszerű megoldani. A munkáltatót először a létszámadatok pontosítására kellett bírnunk, hiszen egy fővel többet jeleztek ebben a munkakörben, mint ahány valójában volt. Ennek pontosítása után sem volt zökkenőmentes és főleg nem volt gyors a megoldás. Az eredetileg 2007. február 1-jére tervezett átállás még hónapokig húzódott. A legszomorúbb (felháborítóbb) az volt, hogy kollégáinkat minden hónapban hitegették az átállással, de minden hónap 23-án csalódniuk kellett a vezénylés kézhezvételekor. A munkáltatói hitegetés nem volt másképp a munkaügyi kapcsolatok magasabb szintjein sem. A probléma megoldásához kellett több napirend előtti felvetés a VÉT-en, sokkal több humán igazgatói egyeztetés, pályavasúti egyeztetés, a helyi szb-titkár levélváltása *Zsoldos Mariannával* és túlontúl sok idő, így együtt öt hónap.

Ismét köszönet az érintettek kitartásáért, Hegyesi Margit helyi szb-titkár állhatatos magatartásáért.

Zlati Róbert

„Gyógyír" a csoportos létszámleépítés hatásának kezelésére!



Rubik László
Vasútegészségügyi
IB titkár

2007. JÚLIUS 1-JÉN ÚJ EGÉSZSÉGÜGYI INTÉZMÉNY SZÜLETETT, AZ ÁLLAMI EGÉSZSÉGÜGYI KÖZPONT (ÁEK), A BUDAPESTI KÖZPONTI ÉS A BUDAI MÁV KÓRHÁZAK, A HONVÉD ÉS A BELÜGYI KÓRHÁZAK, VALAMINT AZ ORSZÁGOS GYÓGYKEZELÉSI KÖZPONT ÖSSZEVONÁSÁVAL.

A 2058/2007. (III.31) kormányhatározat ütemezése szerint az ÁEK, ez az óriás gyógyító intézmény a Honvéd és MÁV kórházak teljes kapacitással, 54 szakmastruktúrával, 1196 aktív és 200 inaktív ágygyal 2008. január 1-jétől működik.

Az új rendszerben az ÁEK kb. 2,8 millió igényjogosult ellátását tervezi. Az ellátottak részére *„beléptető kapu"*-k felállításával biztosítják a honvédségi, a vasúti, a rendvédelmi és a belügyi igényjogosultak gyógykezelését.

Az Állami Egészségügyi Központ születésekor a *„vajúdásnál"* közreműködő vasutas szakszervezetek fontosnak tartották az ellátottak gyógykezelésének jobbításán túl, az ellátó vasútegészségügyi dolgozók érdekvédelmének biztosítását is. Ezért 2007. március 2-án a Kormánnyal kötött megállapodás 14-es pontjában a vasutas szakszervezetek rögzítették, hogy *„a humán erőforrás gazdálkodással összefüggően, a létszámleépítés következményeinek enyhítését célzó eszközrendszerről 30 napon belül megállapodást kötnek."*

Sajnos csak nagy késéssel, a vasutas szakszervezetek következetes kiállásának – ennek keretében a VSZ által benyújtott kifogás – eredményeként 2007. június 26-án jött létre a kiegészítő megállapodás, melyben az aláíró felek a csoportos létszámleépítés hatásának enyhítését célzó támogató intézkedéseket rögzítették.

Ehhez a Vasutasok Szakszervezete önálló javaslatokat dolgozott ki.

Ezzel egyidőben a GKM képviselője tájékoztatta az érdekegyeztetésben résztvevő feleket – a vasutas és vasútegészségügyi szakszervezeteket – a Kjt 38/A §(3) bekezdésében foglaltaknak megfelelően az újabb csoportos létszámcsökkentés mértékéről, amely a Budapesti MÁV Kórház esetében 618, a Budai MÁV Kórházban 224 fő.

Menetközben a két MÁV Kórházat érintően újabb létszámleépítésről értesültünk. A GKM jegyzőkönyvi adatai szerint 115 fővel (ebből 11 orvos, 63 szakdolgozó, 41 egyéb) nőtt az elbocsátandók száma.

A 2007. június 26-án elfogadott megállapodás pontjaiból az érintettek figyelmébe ajánljuk, hogy:

- A létszámcsökkentésben érintett VSZ-tag keresse az SZB titkárát, mert (az MT 19. §-a alapján) kizárólagos képviseletére írásban megbízást adhat.
- A Kormány vállalta az ÁEK telephelyén, a Budai és Budapesti MÁV Kórházban a Munkába-állást Elősegítő Bizottságok (MEB) felállítását, melyeknek feladata – a felmentési idő 30 nap végéig – személyes tanácsadás, kapcsolattartás a munkaügyi központokkal, ingyenes internet hozzáférés, munkaerőpiaci információszolgáltatás, munkaerő közvetítés, feltöltetlen ÁEK (belső), valamint egyéb (külső) álláshelyek közzététele, képzési, átképzési információk biztosítása. A MEB irodák működését a munkáltató biztosítja. A Vasutasok Szakszervezete jogi képviselővel részt vesz a bizottságban.
- A munkáltató csoportos létszámleépítésben érintett munkavállalók részére jogosultság esetén alkalmazza a prémium évek és a mobilitási programot.
- Az ÁEK vezetése vállalta, hogy az intézmény betöltetlen álláshelyeinek feltöltése során – azonos szakmai felkészültség esetén – a megszűnő egészségügyi intézmények dolgozóit részesíti előnyben.
- A Kormány felszólította az ÁEK vezetését, hogy az adott intézmény még betöltetlen álláshelyeiről a reprezentatív vasutas és vasútegészségügyi szakszervezeteket sürgősen értesítse.
- A Vasutasok Szakszervezete szorgalmazta a Kormánnyal folytatott tárgyalásokon, hogy a Podmaniczky utcai Tüdőgondozó a Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság (VKHT) egységeként működjön a jövőben, és a tüdőgyógyászati allergiológiai, pulmonológiai (egynapos) gyógyító tevékenységet lásson el több szakorvossal, megfelelő óraszámban.

A VSZ támogatta, hogy a szükséges műszerek, eszközök a VKHT vagyonkezelésébe kerüljenek át.

- A vasutas szakszervezetek kérésére a Kormány a Budapest Jávor utcai ingatlant további hasznosításra felajánlotta. A VSZ az objektum további hasznosítására 2007. augusztus 31-ig koncepciót dolgoz ki.
- Azok az arcképes utazási igazolvánnyal rendelkező igényjogosultak, akiket elbocsátanak és munkaviszonyuk a 179/1994 (XII.28.) Kormányrendelet 2 §(d.) pontja alapján szűnik meg, év végéig még használhatják utazási igazolványukat.
- Az ÁEK állományába kerülő munkavállalók részére megmarad az arcképes igazolvány, és jogosultak a HM által biztosított illetményen kívüli juttatásokra is (például pénztárak tagdíj támogatottsága, az étkezési, üdültetési, ruha és iskola támogatás, stb.).

Tisztelt Kollégák!

Az egészségügy átalakítása egy hosszantartó, sokakat érintő folyamat, amely nem kíméli a vasutast, a vasútegészségügyi intézményrendszert sem. A vasutasok speciális egészségügyi ellátásának megmaradását csak az ellátók és ellátottak szolidaritása biztosíthatja.

Mit hol kezelnek?

Olvasóink kérésére utánajártunk annak, hogy az újonnan létrejött **Állami Egészségügyi Központ (ÁEK)** melyik épületében működnek az egyes osztályok. Amint azt az ÁEK honlapján megtalált információból megtudtuk, az aktív fekvőbeteg ellátást 2007. július 1-jétől a **Róbert Károly körúti** (volt Honvédkórház) és a **Podmaniczky utcai** (volt MÁV Kórház) telephely biztosítja. Négy osztálynak átmenetileg – az átalakítási munkálatok befejezéséig – még az Országos Gyógyintézeti Központ ad helyet.

A Róbert Károly körúti telephelyen működik a Baleseti sebészet, az Idegsebészet, az Ideggyógyászat, a Szájsebészet, a Sürgősségi Centrum és a Pszichiátria.

A Podmaniczky utcai telephelyen kapott helyet a Bőrgyógyászat és nemibeteg-ellátás, a Fül-orr-gégészet, a Gasztroenterológia, az Ortopédia, a Reumatológia és a Szemészet.

Mindkét telephelyen (Róbert Károly körúti és Podmaniczky utcai) található Belgyógyászat, Sebészet, Urológia és Intenzív ellátás.

Az átmeneti időszakban az **Országos Gyógyintézeti Központban** (Szabolcs utca) működik a Kardiológia, az Onkológia, a Szív- ér- és mellkassebészet, valamint a Szülészet-nőgyógyászat és PIC.

Július 1-jétől krónikus fekvőbeteg ellátás a fővárosban kizárólag a Szanatórium utcai telephelyen lesz. Az intézmény 100 krónikus utókezelő és 100 rehabilitációs ágykapacitással áll a betegek rendelkezésére. *Forrás: www.aek.gov.hu*

Kilátástalan helyzet

A MÁV HÍDÉPÍTŐ KFT-NÉL

ISMÉT EGY NAGY SZAKMAI MÚLTTAL RENDELKEZŐ GAZDASÁGI TÁRSASÁG KERÜLT KILÁTÁSTALAN HELYZETBE: A MÁV HÍDÉPÍTŐ KFT., AMELY A RÉGI DICSŐSÉG MEGKOPOTT KABÁTJÁT VISELI MAGÁN.

A munkavállalók képviselőitől kapott információk alapján értesült a Vasutasok Szakszervezete arról, hogy a májusi munkabérüket már nem tudja kifizetni az ügyvezetés, mert a kasszában nincs egy picula sem.

Az elmúlt pár év alatt egy jól működő gazdasági társaságból egy veszteségesen működő kft. lett.

Erről a helyzetről nem a munkavállalók tehetnek. A helytelen üzleti döntések sokasága teremtette ezt a csődhelyzetet.

A Vasutasok Szakszervezete közvetítésével mára sikerült a fennálló rossz helyzeten némileg enyhíteni.

A tulajdonos MÁV Zrt. ígéretet tett a reménytelen helyzet feloldására és a végelszámolás enyhítésére. Például más gazdasági társaságban foglalkoztatná a meglévő munkavállalói létszám egy részét.

Az elmaradt bérek kifizetésére is lehetőséget keresnek, és természetesen azon munkavállalók részére akiket nem tudnak továbbfoglalkoztatni, keresik a megnyugtató megoldást. Természetesen a VSZ a tárgyalások további folytatását javasolja, és figyelemmel kíséri a kialakult helyzet feloldására tett ígéretek betartását. **F.Z.**

Változás előtt

A MÁV TISZAVAS KFT.

A MÁV ZRT. ÁTALAKÍTÁSA NEM ZÁRULT MÉG LE, ÉS A VÁLTOZÁSOK SZINTE MINDEN NAPRA TARTOGATNAK VALAMILYEN MEGLEPETÉST AZ ÉRDEKVÉDŐK, ÍGY A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE SZÁMÁRA IS.

A MÁV Cargo Zrt-vé válásával és privatizációjának elindításával egyidőben kósza hírek keringtek arról, hogy az eladandó üzletrész mellé apportként egy a MÁV Cargo Zrt. gördülőállományát karbantartó üzemet is a privatizálandó üzletághoz adna a MÁV Zrt., úgymond hozományként. A kósza hírek mára valósággá váltak és június 28-án a tulajdonos MÁV Zrt. törvényi kötelezettségének eleget téve bejelentette a szakszervezet és az üzemi tanács tagjainak abbéli szándékát, hogy apportként a MÁV Cargo Zrt-be kívánja bevinni egyik 100%-os tulajdonú leányvállalatát, a MÁV Tiszavas Kft-t. Teszi ezt azért is, mert a privatizáció lett volna az egyedüli megoldás, ha a javítandó cargos kocsipark más tulajdonos kezébe kerül.

Persze mi azért tudjuk, hogy a döntést a gazdasági érdek nagyban befolyásolta, mert magasabb értéket képvisel a két cég együtt, mint külön-külön.

Az első tárgyaláson a Vasutasok Szakszervezetét a helyi alapszervezet vezetése mellett a VSZ gazdasági társaságokért felelős alelnöke képviselte. A jövőbeni egyeztetéseket figyelemmel kísérjük, illetve részt kívánunk venni az érdemi megállapodások megkötésében.

Fogl Zoltán
a VSZ GT-s
érdekvédelmi alelnöke

Megszűnik a MÁV Nyugdíjigazgatósága

Június 29-én döntött a Kormány arról, hogy elő kell készíteni a társadalombiztosítási jogszabályok módosítását annak érdekében, hogy a MÁV Zrt. Nyugdíjigazgatóság és a GySEV Zrt. nyugdíjmegállapítási és nyugdíjfolyósítási feladatait 2008. január 1-jével az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság (ONYF) és igazgatási szervei vegyék át.

A döntés értelmében – amelyről az érintettek képviselőivel egyeztetés nem történt – a MÁV Zrt. Nyugdíjigazgatóságánál és a GySEV Zrt-nél tárolt nyugdíjmegállapítási, folyósítási, és egyéb nyugdíjbiztosítási iratokat és adatokat átadják az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság részére az ONYF és a MÁV Zrt., valamit a GySEV-vel kötendő megállapodás szerint.

A döntés érdekessége, hogy a Nyugdíjbiztosítási Alap jövő évi működési költségvetését úgy kell megtervezni, hogy az integrációval arányos többletköltségek – amelyeket eddig a vasútvállalat viselt – megjelenjenek.

MVJ MÁV Vasjármű Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94/521-800 • Fax.: 94/313-315
E-mail: info@mvj.hu • Honlap: www.mvj.hu

mtu FRIEDRICHSHAFEN SERVICE Dealer
BEHR INDUSTRY Service
VOITH Engineered reliability. Turbogetriebe Service

Tevékenységeink:
- dízelmozdonyok (M43,M47), motorvonatok (Bz-mot,), személykocsik, teherkocsik javítása, korszerűsítése,átépítése,
- InterPici, iker motorvonat gyártása,
- speciális vasúti jármű gyártás, javítás,
- jármű fő- és részegységek gyártása (Railpack),
- MTU (motor), Behr (hűtő), Voith (hajtómű) szakszervíz tevékenység.

Minősítések:
ISO 9001:2000
DIN 6700-2
DIN EN 729-2
ÖNORM M 7812
Railion (DB) minősítés

Zlati Róbert
VSZ Cargo Szakmai Képviselet vezető

2007. június 7-én ülésezett a MÁV Cargo Felügyelő Bizottsága

A következő témák szerepeltek napirenden:

1. Javaslat a MÁV Cargo Zrt. nyomdai úton előállított törzsrészvényeinek dematerializált részvényekké átalakítására, valamint a Társaság Alapszabályának kapcsolódó módosítására (közgyűlési előterjesztés);
2. Javaslat a Társaság alaptőkéjének nem pénzbeni hozzájárulás (apport) ellenében történő zártkörű felemelésére, valamint a társaság Alapszabályának kapcsolódó módosítására (közgyűlési előterjesztés);
3. A társaság könyvvizsgálójának megválasztása, ezzel együtt az alapszabály 3. sz. mellékletének módosítása;
4. Tájékoztató a MÁV Raktár Kft. helyzetének rendezéséről;
5. A MÁV REC Kft-ben fennálló üzletrész értékesítésének lehetőségei;
6. Tájékoztató a középtávú stratégia végrehajtásáról;
7. A MÁV Cargo Zrt. vagongazdálkodási helyzete, különös tekintettel a hatékonyságnövelő intézkedésekre;
8. Az ingatlanok helyzetének áttekintése;
9. A MÁV Cargo Zrt. 2007. I. negyedéves üzleti jelentése;
10. Beszámoló a Belső Ellenőrzés 2007. I. negyedévi tevékenységéről, a végrehajtási javaslatok nyomonkövetéséről;
11. A MÁV Cargo Zrt. Árufuvarozási Üzletszabályzatának 2007. július 17-i hatállyal történő módosítása;
12. Egyebek.

Megkezdődtek a KSz tárgyalások a Cargonál

Eddig két fordulóban, 2007. június 14-én és 22-én tárgyalta a MÁV Cargo Zrt. Érdekegyeztető Tanácsa a Kollektív szerződés tervezetét.

A VÉT-en elmondtuk, hogy tárgyalási alapnak jó a munkáltató tervezete, de a foglalkoztatás rugalmasságára vonatkozó elképzeléseket csak akkor tudjuk támogatni, ha azok nem csapnak át kiszámíthatatlan foglalkoztatásba, illetve ha a munkáltató oldalán keletkező anyagi előnyökben osztozik a munkavállaló is.

A rendes munkaidőről szóló fejezetben vannak a legnagyobb nézeteltérések a munkáltatói és a munkavállalói oldal között. A munkáltató kijelentette, hogy a munkáltatás alapvető feltételeiben nem kíván megállapodni a szakszervezetekkel, így pl. a munkarendeket, vagy a 7,4 órás napi munkaidőnél hosszabb munkaidőt egyoldalúan kívánja szabályozni.

Szakszervezetünk a munkáltató ezen elképzeléseit nem tudja elfogadni.

Megállapodás az egyen- és formaruha ellátási rendszer átalakításáról

A tárgyalások során azt javasoltuk a munkáltatónak, hogy a megváltás összegére tett ajánlatát 30.000 Ft-ról emelje 50.000 Ft-ra és emellett a munkavédelmi előírásoknak megfelelő téli, nyári lábbelit, valamint az egységes arculatot biztosító ruházati elemeket (póló, nyári kabát, téli kabát) továbbra is juttassa.

A munkáltató ezt átgondolta és az egyen- és formaruha megváltása mellett egyes később meghatározott munkakörökben és mennyiségben továbbra is biztosítana munkaruházatot. A megváltás összegének emelésére tett javaslatunkat nem fogadta el a munkáltató, azonban valamennyi munkavállalóra kiterjesztené a 30.000 Ft-os VBKJ-keret emelését. Így szakszervezetünk részéről is elfogadhatóvá vált a megállapodás-tervezet, melyet a július 5-i VÉT-en alá is írtunk.

Rugalmas munkaidő-beosztás módosítása

Kezdeményeztük a MÁV Cargo Zrt. székházában dolgozó munkavállalók rugalmas munkaidő-beosztásának szabályozásáról szóló megállapodás módosítását.

Javaslatunk a törzsidő mértékét csökkentené napi egy órával a részmunkaidőben foglalkoztatottak esetében, hogy az igazi alternatívát biztosítson a munkaidő kezdő és befejező időpontja megválasztását illetően. A munkáltató nem zárkózott el, megvizsgálja a javaslatot.

Fórumot tartott a munkáltató Székesfehérváron

Kozák Tamás vezérigazgató és *Apavári József* humánpolitikai vezérigazgató-helyettes június 26-án tájékoztatta a szombathelyi régió munkavállalóit a társaság helyzetéről és a privatizáció állásáról.

A fórumon – és már korábban *Dióssy Gábor* elnök úrtól is – többször elhangzott, hogy a Cargo létszámhatékonysági mutatói nemzetközi összehasonlításban is megállják a helyüket, létszámleépítési tervek nincsenek, és nem is készülnek.

> A CARGO LÉTSZÁMHATÉKONYSÁGI MUTATÓI NEMZETKÖZI ÖSSZEHASONLÍTÁSBAN IS MEGÁLLJÁK A HELYÜKET, **LÉTSZÁMLEÉPÍTÉSI TERVEK NINCSENEK, ÉS NEM IS KÉSZÜLNEK.**

Éppen ezért nem értjük, miért tartja aggályosnak megállapodás kötését a munkáltató a foglalkoztatási garanciával kapcsolatban? A Vasutasok Szakszervezete által készített középtávú megállapodás tervezet a MÁV Cargo Zrt. munkavállalóinak foglalkoztatásával, jövedelmi viszonyaival, munka- és egészségvédelmével kapcsolatos vállalásokat tartalmazza, amelynek tárgyalását továbbra is szükségesnek tartjuk.

Fórumot tartottunk Dombóváron

Június 28-án közel 40 érdeklődőt tájékoztattunk a MÁV Cargo Zrt. privatizációja és a MÁV Start Zrt. megalakítása témakörökben a VSz helyi kocsivizsgálói alapszervezete által szervezett fórumon. A Cargo részéről *Salamon Béla* regionális igazgató, a VSZ részéről *Zlati Róbert* Cargo szakmai képviseletvezető adott tájékoztatást és válaszolt a feltett kérdésekre. A fórumon részt vett *Zubály Bertalan,* a MÁV Zrt. KÜT elnöke is, és a testület megalakulása óta eltelt egy év munkájáról számolt be az érdeklődő kollégáknak. A háromórás fórumon mindkét témában aktív volt a közönség, akik minden kérdésükre elsőkézből kaphattak választ.

A Mol függetlensége nemzeti érdek!?

IDÉZETEK JÚNIUS VÉGI SAJTÓHÍREKBŐL:

„Gyurcsány Ferenc miniszterelnök barátságtalan lépésnek nevezte a Mol kivásárlására irányuló osztrák szándékot."

„A kormány minden lehetséges eszközt felhasznál annak érdekében, hogy a Mol részvényeire irányuló kivásárlást meghiúsítsa. ez alapvető nemzeti érdek."

„A tartós állami tulajdonú társasági részesedéssel működő társaságok felsorolásában a Mol esetében 1 db szavazatelsőbbséget biztosító részvényt ír elő a privatizációs törvény. Miközben a MÁV esetében 100%-os állami tulajdonról szól a jogszabály, és nem beszél arról, hogy a társaság különböző tevékenységeiből lehetne csemegézni a privatizációs piacon. Ez nem lehet véletlen. Az 1995. évi XXXIX. (privatizációs) tv. megalkotói a MÁV egészét stratégiai jelentőségűnek értékelték!"

Most nemzetbiztonsági kockázatról beszélnek az ÖMV Mol-ban történt tulajdonszerzése kapcsán. Akkor, amikor a MÁV Cargo privatizációja folyik, lehetséges osztrák ajánlat mellett.

Árvíz, földrengés, nemzetközi konfliktus, bármilyen katasztrófahelyzet esetén – ne adja isten egyiket sem – nem lehet stratégiai, nemzetbiztonsági jelentősége a hazai piacot vezető árufuvarozási társaságnak? Véleményünk szerint igen, de ezt úgy látszik valamelyik lobbi érdeke megint felülírja.

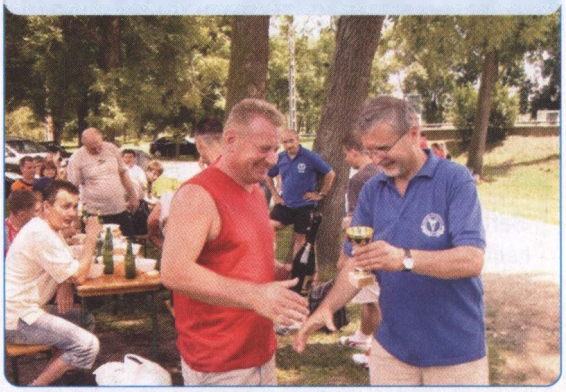
VSZ Sportnapok 2007
Szombathely

Idén tizedik alkalommal rendezték meg a Vasutasok Szakszervezete felmenő rendszerű sportvetélkedősorozatát. Az országos döntőt hat helyszínen előzte meg területi elődöntő. A Miskolcon megtartott horgászversenyről a Magyar Vasutas előző számában tudósítottunk.

Nyugat-Magyarországon egyre népszerűbb a női foci.

Az elmúlt évek gyakorlatával szakítva a Szombathelyi Területi Sportnapot az idén önállóan rendeztük meg Zalaszentivánon. A megjelentek kellemes időben és környezetben jót pihenhettek és szórakozhattak ezen a június eleji szombaton.

A hagyományos zalai vendégszeretetért köszönet illeti a szervezőket, helyi SZB-titkárainkat, Eke Lászlót, Szilasi Jánost, László Ferencet és Standi Gyulát, valamint segítőiket. A díjakat Papp Zoltán, a VSZ Szombathelyi Területi Képviselet vezetője adta át.



A rendezők kitettek magukért. A sporteszközök rendelkezésre álltak, volt zene és tájékoztatás. Ételitalban sem szenvedtünk hiányt.

Eredmények

Férfi futball: *1.* Sm. utazók; *2.* Sm. forgalom; *3.* Sm. gépészek; *4.* Várpalota forgalom.

Legjobb kapus: Molnár Sándor; **Legjobb játékos:** Czuczai Attila; **Gólkirály:** Németh József.

Női futball: *1.* Püspökmolnári vörös ördögök; *2.* Sm. Igazgatóság; **Legjobb játékos:** Koroknai Anita.

Asztalitenisz női: *1.* Unger Petra; *2.* Kapui Béláné; *3.* Varga Éva.

Asztalitenisz férfi: *1.* Standi Gyula; *2.* Németh László; *3.* Szabó Csaba.

Sakk: *1.* Standi Gyula;
Ulti: *1.* Bányi György.

Tisztes helytállás

Szakszervezeti tisztségviselők baráti találkozójának indult egykor az osztrák-cseh-szlovák-magyar nemzetközi nagypályás labdarúgó torna, melyet évente váltakozó helyszínen rendeznek országonként két-két csapattal. Sajnos, mint tapasztaltuk a nemes szándék az idők során kissé átalakult.

A résztvevő országokra négyévente száll a rendezés joga. Magyarországon felváltva, hol a GYSEV, hol pedig a Vasutasok Szakszervezete vállalja a vendéglátó szerepét. Így találtuk magunkat június 23-án a hűség városában, Sopronban.

Szervezetünket régebben a szombathelyi járműjavító illetve a VSZ sportnapján győztes terület csapata szokta képviselni. Az idei rendezvényen a SVSE pályán az említett járműjavító és a szintén szombathelyi Gépész Alapszervezet közös csapata állt helyt.

A csapat megszervezéséért köszönet illeti a két szb-titkárt, *Kozma Zsoltot* és *Németh Tamást,* valamint a játékosedzőt, *Iszak Sándort.*

A csapaton kezdetben érződött az összeszokottság hiánya és ezért is háromnullás vereséget szenvedtünk az (későbbi első helyezett) egyik szlovákiai csapattól. A második mérkőzésen már meggyőzően vertük 2:0-ra Ausztria „B" csapatát.

A harmadik mérkőzésen 1:1 eredményt értünk el, azonban a tizenegyes rúgó párbajt elvesztettük, így leszorultunk a dobogóról.

Köszönet jár csapatunk minden tagjának, hogy a szemlátomást zömében igazolt fiatal játékosokat felvonultató szlovákok ellen nagy lelkesedéssel helytállt.

Egyébként az esemény szellemiségén feltétlen változtatni kell, ugyanis a kezdeti baráti találkozók az idő teltével vérremenő presztizscsatákká váltak az említett, bizonyos csapatokban megjelenő *„profik"* miatt is. Erről is beszélt *Fogl Zoltán* alelnök a többi csapat vezetőjével.

A játék eldurvulására és a nem szakszervezetszerű viselkedésre sajnálatos példa a legjobb játékosokat és persze legkevesebb tisztségviselőt felvonultató GYSEV-ZOS (Szlovákia) összecsapás.

Persze azért szerencsére nem ez volt jellemző. A rendezők mindent megtettek – amiért külön köszönet *Krisch Aladárnak* – annak érdekében, hogy a csapatok tagjai, kísérői kellemesen tölthessék az időt a kulturált intézmény területén. Az árnyas fák alatt elrendezett büfében békésen keveredett a társaság, a német, szlovák, magyar szó és gondolat, és a sör. Ahogy Európában illik. Illene. Jövőre nem itt és nem így.

Papp Zoltán

Pécs

A jó hangulatot a Vasutas Koncert Fúvós zenekar előadása alapozta meg Bokor Ferenc karmester vezényletével.

A VSZ PÉCSI TERÜLETI KÉPVISELETE SZERVEZÉSÉBEN 2007. JÚNIUS 9-ÉN, A PÉCSI VASUTAS SPORT KLUB SPORTPÁLYÁN VERŐFÉNYES NAPSÜTÉSBEN GYŰLTEK ÖSSZE A SPORTOLNI ÉS SZÓRAKOZNI VÁGYÓ VASUTASOK ÉS CSALÁDTAGJAIK.

Barta Ferencné, Marika néni, a VSZ Pécsi Nyugdíjas Klub tagja énekelt közismert népdalokat.

Horváthné Czindery Zsuzsanna, a VSZ területi képviselet-vezetője köszöntötte, majd Simon Dezső, a VSZ elnöke nyitotta meg hivatalosan a rendezvényt.

A sportmérkőzéseket Tarjányi Zoltán Pécsi TEB SZB-titkár, képviseletvezető helyettes és Mátyus Szabolcs, a helyi Sportbizottság vezetője szervezte.

Nagy sikert arattak a Pécsi Csiga-Ház Alapítvány aerobic csoportjának tagjai. Vezetőjük Hegyiné Tóth Lívia.

Kispályás labdarúgó bajnokság. Játékvezető: Fazekas Ferenc szb-titkár, Dombóvár Gépészeti Főnökség I. helyezett Pécs Gépészet I. csapata; II. helyezett Murakeresztúr SZB; III. helyezett Szentlőrinc Állomás SZB; IV. lett Pécs Gépészeti Főnökség SZB II. csapata.

Társastánc bemutató keretében latin eredetű táncokat előadta a PASHION OF DANCE egyesület két versenytáncosa, Károlyi Dávid és Péntek Nóra.

Sakk: I. helyezett Jeszenszky József, Villány SzB; II. helyezett Borcsa Lajos, Villány SzB; III. helyezett G. Tóth Miklósné, Nyugdíjas Csoport Pécs.

Asztalitenisz: I. helyezett Kátai Jenö, Pécs Gépészeti Főnökség; II. helyezett Fábián Zoltán, Pécs Gépészeti Főnökség; III. helyezett Mák Gábor, Pécs Gépészeti Főnökség.

A Pécsi SINBUKÁN DOZSO tagjainak kendzsucu bemutatója.

Az ebédet és büfét a helyszínen a Diana étterem biztosította.

VSZ Sportnapok

Szeged

A programot Sebők Tamás és Nagyajtai Klára szervezte.

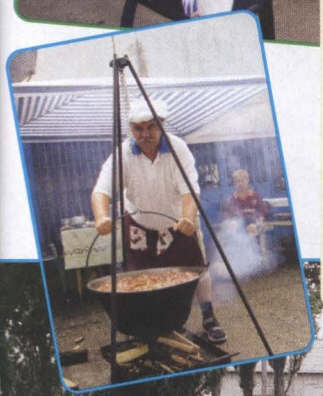
Június 16-án, szombaton hideg időjárás, de forró hangulat fogadta a szegedi sportnapra érkező vendégeket.

Még szerencse, hogy a Szegedi Vasutas Sportegyesület adottságai lehetővé tették, hogy a bográcsfőzést ne zavarja az eső.

A Baross Gábor Oktatási Központ Területi Oktatási Egységének munkatársai gyermek játszóházat biztosítottak, melyben folyamatos arcfestéssel, gipszminták kiöntésével és festésével illetve rajzolással szórakoztatták a gyerekeket.

A versenyek ideje alatt gyorsan elkészített zsíros kenyér még gyorsabb elfogyasztása tette elviselhetővé a bográcsok felől terjengő illatok miatt hallható gyomor „hangokat".

A versenyek után, de az eredményhirdetés előtt a kiskunhalasi LYRA együttes gyermek műsora nyújtott tartalmas szórakozást.



A főzőversenyen a legfinomabb bográcsételek készültek ebédre.

A kispályás labdarúgó bajnokság játékvezetői teendőit Szélpál István és Suba Péter vállalta. A felsorakozott öt csapat közül (Gyoma–Mezőhegyes, Hódmezővásárhely, Kiskunhalas, Szeged, Szerb Vasutas Szakszervezet csapata) a tornát Gyoma–Mezőhegyes csapata nyerte.

A férfi asztalitenisz versenyt Szalai Béla, a nőit Bitó Julianna nyerte, ultiban Szipán Ferenc lett az első.

Záhony

Tíz óra után pár perccel négy füves pályán kezdődtek meg a női és férfi kispályás labdarúgó mérkőzések.

IDÉN A ZÁHONYI VASUTAS SPORTKLUB ADOTT OTTHONT A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE HÁROM TERÜLETI KÉPVISELETE KÖZÖS SPORTNAPJÁNAK: A MISKOLC, DEBRECEN ÉS ZÁHONY TÉRSÉGÉBŐL ÉRKEZETT VASUTASOK NÉGY SPORTÁGBAN MÉRTÉK ÖSSZE EREJÜKET, ÜGYESSÉGÜKET ÉS TUDÁSUKAT.

Mészáros Ottó, a VSZ Sportbizottságának tagja és Pöhacker Attila, a Záhonyi Területi Képviselet vezetője szervezőként, Suszter Csaba a Debreceni Területi Képviselet vezetője ezen felül játékvezetőként figyeli a pályán zajló eseményeket.

Az egyik öltöző adott helyet az asztalitenisszezők versenyének. Képünkön Németh Gáborné, a KHI Szakmai Képviselet vezetője és Bernáth Katalin, a Miskolci Területi Képviselet vezetője.

Az egyik legnépszerűbb „vasutas-sportág" versenyzői, az ultisok izgalmakkal teli partikat vívtak.

Egyeztetés két mérkőzés között. Képünkön Schnek Zoltán (háttal), a VSZ Sportbizottságának elnöke válaszol a kérdésekre.

A sakk kedvelői csendesen, de kitartóan küzdöttek az országos döntőbe jutásért.

A Gépesített Rakodási Főnökség konyháján készült a kitűnő ebéd...

...amit jóízűen fogyasztottak el a kellemesen elfáradt sportkedvelő vasutasok.

Budapest

Király Károlyné, a VSZ Budapesti Területi Kéviselet vezetője és Simon Dezső, a VSZ elnöke nyitotta meg a rendezvényt.

Hét versenyszám, háromszázötven résztvevő, kilencvenhárom kilogramm különböző hús, jó hangulat. Számokban ezek jellemezték a VSZ Budapesti Területi Képviselet 2007. június 23-án megtartott Regionális Sportnapját.

Soha ezelőtt nem gyűlt össze ennyi kolléga és soha nem kísérte el őket ennyi családtag a Ferencvárosi Vasutas Sportkörbe – ahová két év kihagyás után tért vissza hagyományos rendezvényünk. Még az időjárás is kedvező volt számunkra, hiszen az egész hetet jellemző közel 35 fokos meleg a sportolni vágyókra való tekintettel megenyhült, és kedvezőbb arcát mutatta, így a nagy melegtől nem zavarva mindenki teljes erőbedobással küzdhetett a minél jobb eredményért.

A szokásokhoz híven a férfi labdarúgásban volt a legnagyobb küzdelem, ahol két pályán 8 csapat próbálta minél többször bevenni ellenfele kapuját.

A hagyományos sportágakon kívül hatalmas érdeklődés kísérte a főzőversenyt is. Idén 17 (igen tizenhét!) bográcsban rotyogtak a finomabbnál-finomabb étkek, ami elsősorban a zsűri tagjainak ízlelőbimbóit tette próbára, hiszen mindet végigkóstolni és értékelni emberpróbáló feladat volt. Aki esetleg nem volt ott, az bánhatja, de azért ne keseredjen el...Jövőre újra ott leszünk!

Horváth Csaba

A Gyermekfoglalkoztatóban az arcfestés volt a legnépszerűbb elfoglaltság.

Az érdeklődők számára Simon Dezső elnök és Meleg János alelnök részvételével fórumot tartottak és kitüntetéseket adtak át alapszervezeti tisztségviselők részére.

A rákosrendezői női focicsapat az eredményhirdetést várja.

Tizenhét bográccsal neveztek a főzőversenyre.

A Vasutasok X. Sportnapjának

2007. június 30-án tíz órakor sorakoztak fel az ország minden részéből érkezett sportkedvelő vasutasok, akik a területi elődöntőkön szerezték meg a jogot a döntőn való részvételre.

A Postás Sport Egyesület Róna utcai pályáján Simon Dezső, a VSZ elnöke nyitotta meg a rendezvényt, amelyet megtisztelt jelenlétével Zsoldos Marianna, a MÁV Zrt. humánerőforrás igazgatója.

EREDMÉNYEK

Férfi labdarúgás: I. Mezőhegyes (Szeged), II. Mátészalka (Debrecen), ; III. Rákosrendező (Budapest II.).

Legjobb kapus: Szabó Csaba, Mátészalka. Gólkirály: Varga Péter, Mezőhegyes.

Női labdarúgás: I. Rákosrendező (Budapest II.), II. Ferencváros (Budapest I.), III. Szombathely.

Legjobb női kapus: Ónodi Istvánné, Debrecen. Gólkirálynő: Kálmán Csilla, Rákosrendező.

A Vasutas Egészségpénztár sátránál vérnyomás és vércukormérésel, szellemi totóval, valamint pénztár ügyekben tájékoztatással várták az érdeklődőket.

Minden csapat saját maga gondoskodott az ebédjéről. Tíz bográcsban főttek a finomabbnál finomabb étkek. Segítőjük Varga József volt.

Az asztaliteniszezők a híres Európa-bajnokságok megrendezésére is alkalmas teremben játszhatták le a mérkőzéseiket. A sportfelelős Zvada Mihály volt.

A rendezők és közreműködők ebédjét dr. Kotter József vezetésével a VSZ központ munkatársai főzték.

Szakszervezete Országos Döntője

A döntőről készült videó a www.videohirdeto.hu/Szervezet, Közösség rovatában megtekinthető

Délben a Szabolcs Koncert Fúvószenekar és Majorette csoportja tartott nagysikerű bemutatót. A háttérben négy füves pályán zajlottak a kispályás labdarúgó mérkőzések. Sportfelelős Schneck Zoltán.

Nyolc sakktáblán folyt a küzdelem a győzelemért. Sportfelelős: Seres László.

Női fociban öt csapat indult. A Szerb Vasutas Szakszervezet képviselőit lenyűgözte a lányokasszonyok játéktudása. Sportfelelős Kovács Ernő.

Férfi sakk: I. Molnár László, Rákosrendező, II. Dudás Kálmán, Budapest I., III. Sáfrán István, Szeged.
Férfi amatőr sakk: I. Jeszenszky József, Pécs, II. Kreutz Ottó, Miskolc.
Női sakk: I. Bujdosó Barbara, Miskolc, II. Pereszlényi Gabriella, Pécs, III. Gulyásné Bánsági Marianna, Debrecen.
Férfi asztalitenisz: I. Ágoston István, Szeged, II. Misák Károly, Debrecen, III. Szalai Béla, Szeged.
Női asztalitenisz: I. Rada Lászlóné, Szeged, II. Bitó Julianna, Szeged, III. Fényes Erzsébet, Budapest II.

A kártya szerelmesei az aulában ultiban mérték össze tudásukat és szerencséjüket. Sportfelelős Kiss Tibor.

Tizenegy órakor Simon Dezső köszöntötte a VSZ első Receptversenyének győzteseit és a Vasutas ízek szakácskönyv készítőit.

Az eredményhirdetés előtt a Vasutas Egészségpénztár szellemi totóját kitöltők között értékes ajándékokat sorsolt ki, amelyeket Tonzor Péter adott át.

A receptverseny győzteseiből álló zsűri Simon Dezső vezetésével alapos kóstolás és mérlegelés után állította fel a főverseny sorrendjét.

A sportnap záróeseményeként a díjakat Simon Dezső, a VSZ elnöke adta át. A rendezvény ideje alatt folyamatosan orvosi ügyeletet tartottunk a főépület előtt.

A VSZ ismét többet nyújt!

A Vasutasok Szakszervezete egyik legfontosabb célja, hogy a tagjainak nyújtandó szolgáltatások színvonalát folyamatosan emelje. Ennek jegyében a VSZ XVI. Kongresszusa a tagok által befizetett tagdíjak tíz százalékát elkülönítve létrehozta az Egységes Szolidaritási és Szolgáltatási Alapot (ESZSZA). Az ESZSZA belső tartalmáról a Vasutasok Szakszervezete Választmánya 2007. május 24-i alakuló ülésén döntött, melynek köszönhetően a VSZ érvényes tagsággal rendelkező, tagdíjfizetési kötelezettségének folyamatosan eleget tevő, tagdíjként bruttó keresete és táppénze 1%-át fizető (Alapszabály V. fej. 4. b.) tagjai az alábbi szolgáltatásokat 2007. május 1-jétől egységesen vehetik igénybe.

Információs szolgáltatás

A VSZ korábbi kongresszusain elfogadott programokban megfogalmazottak szerint minden, az ESZSZA körébe tartozó tag megkapja szakszervezetünk lapját, a Magyar Vasutast. Az alapszervezetek 2007 májusától a mindenkori Központi Tagnyilvántartásban szereplő tényleges taglétszámnak megfelelő példányszámú Magyar Vasutast kapják meg, amelyet helyben a tisztségviselők osztanak ki a tagoknak.

Központi Temetési Segély (KTS)

Az adótörvényeket is figyelembe véve Központi Temetési Segélyt az a tag igényelhet, akinek házastársa, szülője illetve eltartott gyermeke hunyt el.

A gyermek után az ESZSZA-ból az alábbi esetekben fizethető a temetési segély:

- 18 éves korig,
- 18 éves kor felett a nappali tagozatos iskolai tanulmányainak befejezéséig, de legfeljebb 25. életéve betöltéséig, amennyiben önálló jövedelemmel nem rendelkezik,
- Életkortól függetlenül, aki után munkaképtelensége miatt magasabb összegű családi pótlék jár és ezt a kifizetőhely igazolja.

Tag halála esetén a temetés költségeit álló egyeneságbeli rokon igényelheti.

A Központi Temetési Segély mértéke 2007. május 1-jét követően bekövetkezett halálesetenként tizenötezer forint.

A KTS-t a VSZ által rendszeresített Segélykérő lap kitöltésével kell igényelni. A kitöltött és az alapszervezet véleményével ellátott Segélykérő lapot a VSZ Pénzügyi Osztályának kell megküldeni. Mellékelni kell az igénylő nevére kiállított temetési számla hitelesített másolatát, valamint a halotti anyakönyvi kivonat hiteles másolatát.

Jogsegélyszolgálat

A Vasutasok Szakszervezete ingyenes jogsegélyt biztosít valamennyi tagjának munkaügyi kérdésekben. A jogsegélyszolgálatok elérhetőségéről a VSZ szervezetpolitikai feladatokat ellátó középszervezeteinél adnak felvilágosítást.

Egyéb, érvényes tagkártyával igénybe vehető szolgáltatások

1) Kártérítési Segély

A Vasutasok Szakszervezete tagjai részére Kártérítési Segélyt nyújt munkáltatói eljárás keretében megállapított és kiszabott kártérítési összeg megtérítése érdekében, legfeljebb a kártérítési összeg mértékéig. Kártérítési segélyt igényelhet az, aki az esemény bekövetkeztének időpontjában érvényes VSZ tagsággal rendelkezik, és tagdíjfizetési kötelezettségének folyamatosan eleget tesz.

A Kártérítési Segélyt is a VSZ által rendszeresített Segélykérő lapon kell igényelni. A Kártérítési Segély a VSZ Segélyezési Szabályzatában foglalt feltételek teljesülése esetén folyósítható.

Kártérítési segélyben részesülhet: A munkavállaló kártérítési felelősségét a Munka törvénykönyve 166. §-a, a kártérítés összegét és fizetésének időtartamát a kollektív szerződés alapján a munkáltató állapítja meg. A segélykérelmet a segélykérő lap kitöltésével, a munkáltató által kiállított jegyzőkönyv, kártérítési határozat, a szakszervezeti tag szociális helyzetét tartalmazó környezettanulmány, valamint az alapszervezet és a szervezetpolitikai feladatokat ellátó középszervezet illetékes vezetője javaslatának csatolásával lehet benyújtani a VSZ Központjába. A benyújtott kérelem alapján a segély kifizetését az elnök engedélyezi.

A segélyt a tagsági viszony létesítését követő hat hónap várakozási idő eltelte után lehet folyósítani. A segély összegének kifizetése a szervezetpolitikai feladatokat ellátó középszervezeten keresztül történik.

2) Signal Biztosítás

A Vasutasok Szakszervezete tagjait a Signal Biztosítóval kötött szerződés alapján balesetbiztosításban részesíti.

A Balesetbiztosítási szolgáltatások:

A kockázatviselés a nap 24 órájában érvényes az egész világra szólóan.

Biztosítási összegek:

- Baleseti halál esetén: 150 ezer Ft;
- Baleseti rokkantság esetén *(a rokkantság mértékével arányosan)* maximum: 150 ezer Ft;
- Kórházi napidíj: 500 Ft.

Azonnali szolgáltatások

- Csonttörés esetén: 4500 Ft;
- egyéb súlyos sérülés esetén: 22 500 Ft.

Munkahelyi balesetre járó többletszolgáltatások

- 3 napot meghaladó táppénzes állományba kerülés esetén: 3000 Ft;
- 21 napot meghaladó táppénzes állományba kerülés esetén: 5000 Ft.

A munkabalesetre a Biztosító teljesítése akkor jár, ha az elszenvedett baleset nem jogosítja a biztosítottat a magasabb összegű kiegészítő biztosítási feltétel szerinti, azonnali szolgáltatás igénybevételére. Bejelentési kötelezettség 5 nap (vasúti telefonszám: 01/21-52).

3) Tagkártyához kötődő egyéb szolgáltatások

I. Budapest Bank kedvezményes folyószámla-vezetési és banki szolgáltatásai

II. Vodafone, mobiltelefon használat kedvezményes tarifával

III. EDC kedvezményes vásárlási rendszer által nyújtott szolgáltatások

IV. Beneficial Bank kedvezményes hitel szolgáltatásai.

Munkabaleseti gyorssegély

Fentieken túl a VSZ továbbra is működteti a rendkívüli munkabaleseti segélyeit, amely munkabalesetben elhunyt tagok után 150 000 forintot, munkabalesetből eredő rokkantság esetén pedig annak mértékétől függően egyszeri maximum 150 000 forintot juttat a károsultnak, illetve családjának.

Új kedvezmény VSZ tagoknak!

A Vasutasok Szakszervezete és a MAV Nosztalgia Kft., a MAGYAR VASUTTÖRTÉNETI PARK üzemeltetője között együttműködési megállapodás jött létre. Ennek köszönhetően A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE TAGJAI ÉS CSALÁDTAGJAIK A VASUTTÖRTÉNETI PARKOT 300 FT FŐ KEDVEZMÉNYES JEGY VÉTELÉVEL LÁTOGATHATJÁK. A kedvezményt a Vasutasok Szakszervezete nevreszoló és érvényesített tagkártyajat felmutató tagok és közvetlen családtagjaik vehetik igénybe. A MAV Nosztalgia Kft. jogosult a tagkártya alapján más személyi azonosságot igazoló okmány bemutatását kérni. A Vasuttörténeti Park hirdetését a Magyar Vasutas 30. oldalán találjak.

Belépési nyilatkozat

Én .....(leánykori név is) szabad elhatározásomból a mai naptól teljes jogú tagként csatlakozom a **Vasutasok Szakszervezetéhez.** A Vasutasok Szakszervezete Alapszabályában foglalt célok érdekében a tagok számára biztosított jogaimmal élni fogok és kötelességeimet teljesítem.

Ezen nyilatkozat visszavonásig érvényes.

Kitöltést követően kérjük az SZB-titkárnak átadni.

Adatlap

Anyja neve: .....

Születési hely: .....

Születési idő: .....

Irányítószám, lakcím: .....

Munkahely és címe: .....

.....

Beosztás, FEOR szám: .....

Adóazonosító: .....

Munkaügyi kód (törzsszám): .....

Hozzájárulok ahhoz, hogy a **Vasutasok Szakszervezete** a közölt személyi adataimat nyilvántartásba vegye, de annak tartalmáról csak a jogszabályban előírt esetben adhat információt.

Kelt: .....200..... hó..... nap.

Alapszervezet megnevezése: .....

A tag aláírása: .....

A levonási nyilatkozatot átvettem

munkáltató

Tagdíjlevonási megbízás

Alulírott .....

.....**(név, leánykori név)**

Adóazonosító: .....

Munkaügyi kód (törzsszám): .....

megbízom a munkáltatómat, hogy az 1991. évi XXIX. tv. 1-2. §-a alapján a mindenkori havi bruttó kereset és táppénz együttes összegének 1%-át szakszervezeti tagdíjként levonja és a Vasutasok Szakszervezete részére utalja át.

Hozzájárulok, hogy a havi tagdíj átutalásakor a munkáltató az alábbi adataimat az azonosítás biztosíthatósága érdekében a Vasutasok Szakszervezetével közölje.

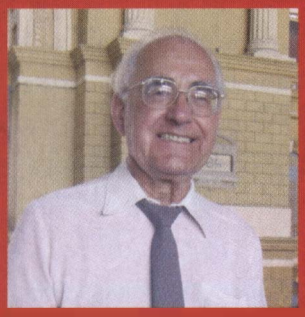
- adóazonosító
- név
- munkahelyem megnevezése, címe
- beosztás, FEOR
- munkaügyi kód (törzsszám)
- irányítószám, lakáscím.

Jelen levonási megbízás visszavonásig érvényes.

Kelt: .....200..... hó..... nap.

Megbízó aláírása: .....

Nyugdíjasok



Buzási József nyugdíjas tisztségviselőnk VSZ Aranyjelvény kitüntetésben részesült.

A vasutas nyugdíjasok a Füstiben ünnepeltek

A VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete (ONYSZ) a MÁV Zrt. támogatásával – július 2-án – a Vasúttörténeti Parkban ünnepelte az 57. Vasutasnapot. A rendezvényen megjelent és az elnökségben foglalt helyet Kamarás Miklós, a MÁV Zrt. Igazgatóság elnöke, Heinczinger István vezérigazgató, Mosóczi László, a MÁV Start Zrt. vezérigazgatója, Zsoldos Marianna humánpolitikai igazgató és Simon Dezső, a VSZ elnöke.

Az ünnepséget *Pallos György,* az ONYSZ elnöke nyitotta meg. Köszöntője után *Kamarás Miklós,* az igazgatóság elnöke mondott beszédet.

Örömmel jöttem el erre az ünnepségre. Magyarországon nemigen található olyan nagyvállalat, amelynek közel százhúszezer nyugdíjasa lenne – kezdte beszédét. Tavaly, amikor visszatekintettünk a 160 éves magyar vasútra, elmondtuk: elődeink nagyot álmodtak, és maradandót alkottak. Ez ma is aktuális, mert a vasút értéket teremtő ágazat és a vasutasok máig őrzik hagyományaikat. Az utódok feladata azonban nemcsak az, hogy a vasút iránti elkötelezettség szellemében ápolják és őrizzék a tradíciókat. Nekünk tovább kell lépnünk, az elődök céljait tovább kell gondolnunk, mert az álmok akkor hordoznak igazi értéket, ha valósággá válnak. A kihívás óriási. Ahhoz, hogy a nemzeti vasúttársaság az egyre élesedő piaci versenyben helyt tudjon állni, megbízható, a minőségre sokat adó cégcsoporttá kell válnia. Ez egyaránt feltételezi a magas színvonalú szolgáltatásokat, a hatékonyság növelését, az átlátható gazdálkodást és a korszerű szervezeti megoldásokat.

Az elnök a következő években a gyökeresen megújuló vasútról elmondta: a MÁV és leányvállalatai – részben uniós segítséggel – olyan forráshoz jutnak, melyek lehetőséget teremtenek ahhoz, hogy a vasút felszállóágba kerüljön és szolgáltatásaival felzárkózzon a korszerű vasutak mögé.

A MÁV átalakításának ismertetése után az igazgatóság elnöke arról beszélt, hogy a vasúttársaság hogyan gondoskodik nyugdíjasairól, milyen támogatást nyújt nekik és hozzátartozóiknak. Kiemelte: a szociális gondoskodást, a szociális hálót a nyugdíjasok képviselőinek segítségével évente megújítják. A megállapodás alapján ebben az évben 103 millió forint értékű üdülési csekket biztosítanak a nyugdíjasok és igényjogosult hozzátartozóik részére. A szociálisan rászoruló nyugdíjasok támogatására 16 milliós segélykeret áll rendelkezésre. Az összeg felosztásáról bizottság dönt. Nyugdíjasaink önköltségi áron vehetik igénybe a vasút területén működő üzemi konyhák szolgáltatásait. Az 1991. márciusától működő Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány segítségével évente egymillió forint támogatásban részesülhet 150 nyugdíjas.

Simon Dezső, a VSZ elnöke a szakszervezet Elnöksége és a vasutas munkavállalók nevében köszöntötte az ünnepség többszáz nyugdíjas résztvevőjét. Örömmel állapította meg, hogy a vasutasokra jellemző összetartozás, hivatásszeretet itt, a tágas csarnokban is lemérhető abban is, hogy sokan unokájukat is magukkal hozták.

Napjaink szükségszerű, a kor követelményeihez igazodó változásairól azt mondta: a vasutasok nehezen élik meg, hogy az átalakulás olyan tradicionális, szociális, jóléti intézményeket is érint, amelyeket elődeink a szolidaritás elve alapján hoztak létre. Példaként említette a megszüntetett gyermekintézményeket és a vasutasok téglajegyeiből épült központi MÁV kórházat, amely beolvadt a július 1-jétől működő Állami Egészségügyi Központba.

A VSZ elnöke a vasúti mellékvonalak helyzetére is kitért, amely véleménye szerint a vasutasok számára sokkal többet jelent, mint az utasok esetében. Úgy érezzük, hogy megszüntetésükkel a hivatásunkból vesznek el valamit – jelentette ki. Hiányoljuk, hogy ma nincs egy olyan átfogó közlekedéspolitikai koncepció, amely megmondaná: mi lesz a jövő közlekedési eszköze? Magyarországon mekkora és milyen vasútra van szükség?

A szakszervezetről úgy vélekedett: büszke arra, hogy a nagyszámú, aktív dolgozók mellett nyugdíjas tagjaik száma is magas. Ők is aggódnak a vasút jövőjéért. – Megígérhetem, hogy a jövőben is gondoskodunk róluk, a bajban segítségükre leszünk – fejezte be beszédét Simon Dezső.

Az ünnepi beszédek után kitüntetéseket adtak át. A vasutas nyugdíjasok és hozzátartozóik érdekében végzett példamutató munkája elismeréseként **Vezérigazgatói Dicséret kitüntetésben részesült:**

- **Illés József elnök** – Istvántelek Nyugdíjas Alapszervezet,
- **Molnár László elnök** – Kisvárda Nyugdíjas Alapszervezet,
- **Szecsődi Istvánné elnök** – Somogyszob Nyugdíjas Alapszervezet,
- **Szécsényi István elnök** – Adács Nyugdíjas Alapszervezet,
- **Tóth Gyula elnök** – Budapest Déli pu. Nyugdíjas Alapszervezet,
- **Tóth Tivadar főbizalmi** – Debrecen Nyugdíjas Alapszervezet.

A kitüntetést *Kamarás Miklós,* az igazgatóság elnöke és *Heinczinger István* vezérigazgató adta át.

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége egy nyugdíjas tisztségviselőt Aranyjelvény, ötöt Szakszervezeti Elismerő Oklevélben részesített. Az elismeréseket *Simon Dezső* adta át.

A hivatalos ünnepség után *Győri Szabó József* nótaénekes szórakoztatta a nyugdíjasokat.

Visi Ferenc

Offenzív fellépésre szólít fel az Európai Szakszervezeti Szövetség (ETUC) 11. kongresszusának küldöttei által elfogadott „Sevillai kiáltvány”, megfogalmazva a szervezet válaszait a munkavállalók érdekeinek védelmében.

Offenzív fellépésre van szükség Európaszerte. A kontinens szakszervezetei összetett kihívások sorával néznek szembe, a bizonytalan foglalkoztatási formáktól a globalizáció negatív hatásain keresztül, az unió magasabb életszínvonalat és szociális fejlődést alkotó képességébe vetett bizalom elvesztéséig. Az Európai Szakszervezeti Szövetség határozottan elkötelezi magát a jobb és több Európa – a szociális vívmányok megőrzése, a tisztes megélhetést biztosító jövedelmek, az egészséges és minőségi munkahelyek, a teljes foglalkoztatás mellett. A harminchat ország hatvanmillió szervezett dolgozójának képviseletében, mintegy ötszáz küldött által elfogadott kiáltvány öt területre fogalmazza meg az offenzív fellépés programját:

- egy jobb munkakörülményeket, teljes foglalkoztatást nyújtó munkaerőpiacért;
- a szociális párbeszéd és a munkavállalói részvétel fejlesztéséért;
- a fenntartható növekedésért és a regionális, nemzetközi szolidaritásért;
- egy erősebb Európai Unióért, melyben az Alapvető Jogok Kartája jogilag kötelező érvényű;
- erősebb szakszervezetekért, melyek nagyobb befolyással bírnak az európai és globális politikaformálásra.

Az ESZSZ tagszervezetei elfogadhatatlannak tartják, hogy az európai alapszerződés ne jogilag kötelező érvénnyel tartalmazza az Alapvető Jogok Kartáját és elutasítják a szociális komponenseket figyelmen kívül hagyó tervezett *„minimális megoldást”*.

Az európai szakszervezetek kampányt kívánnak folytatni a minimálbérek rendszerének kiterjesztése érdekében – ezzel is fellépve a szociális dömping és a sok országban a kollektív szerződésekre egyre nagyobb mértékben nehezedő nyomás ellen.

A kongresszuson felszólaló *Jose Manuel Barroso* európai bizottsági elnök és *Zapatero* spanyol miniszterelnök, valamint *Vladimir Spidla* foglalkoztatási biztos a szociális partnerségben rejlő erőről, a szakszervezetekkel való együttműködés és konszenzuskeresés fontosságáról és annak a gazdasági, társadalmi átalakításokban megmutatkozó hasznáról szóltak.

Pataky Péter, az MSZOSZ elnöke a vitában a szociális párbeszéd tartalmi megerősítésének szükségességéről, a munkahelyi, ágazati és országos párbeszéd rendszereinek koordinálásáról, a partnerek felelősségéről szólt.

Hangsúlyozta, hogy a kollektív szerződések rendszerét a jogi szabályozás mellett a napi gyakorlatban is meg kell valósítani és mindezt a tőke, a termelés nemzetközivé válása figyelembevételével.

Az ESZSZ erőteljesebben kíván fellépni az európai munkaerőpiacokon a foglalkoztatásban tapasztalható megkülönböztetésekkel szemben – ezt a Nemek közötti Esélyegyenlőség Kartában fogalmazták meg.

A kongresszus új elnököt választott az ESZSZ élére, *Wanja Lundby-Wedin* asszony, a svéd szakszervezeti szövetség (LO) vezetője személyében, s újraválasztotta a *John Monks* főtitkár vezette titkárságot. Az MSZOSZ továbbra is a végrehajtó bizottság és az elnökség tagja.

György Károly

AZ EURÓPAI SZAKSZERVEZETEK KAMPÁNYT KÍVÁNNAK FOLYTATNI A MINIMÁLBÉREK RENDSZERÉNEK KITERJESZTÉSE ÉRDEKÉBEN.

Az Európai Szakszervezeti Szövetség reményét fejezi ki, hogy az Európai állam- és kormányfők gátat szabtak az unió intézményes válságának, és ezzel folytatódhat a szolidaritáson és fenntarthatóságon alapuló szociális Európa továbbépítése.

Az Európai Szakszervezeti Szövetség felhívása

Az ESZSZ üdvözli azt a bejelentést, hogy az alapjogi karta jogilag kötelező érvényű lesz.

A szakszervezetek ezt tartották a tárgyalások eredményességét illetően meghatározónak.

Ugyanakkor elgondolkodtató az, hogy az Egyesült Királyság továbbra is megtagadja a munkavállalók szociális jogait; remélhetőleg ezen döntést mihamarabb felülvizsgálják.

Az ESZSZ üdvözli annak elismerését, hogy az EU *„szociális piacgazdaság”*, a teljes foglalkoztatást és a társadalmi haladást célozza.

AZ ESZSZ végrehajtó bizottsága június 26-án megvitatta és részleteiben elemezte az európai tanács ülésének eredményeit.

Az ördög a részletekben van – ezért a szakszervezetek figyelemmel kísérik majd a kormányközi értekezlet alakulását.

Felhívják a következő elnökségeket, a bizottságot és az európai parlamentet, hogy a további tárgyalásokba érdemben vonják be a szociális partnereket.

2007. június 23.

MÁV CARGO KÜT HÍREK

Kihelyezett ülés Gyékényesen

A MÁV Cargo Zrt. Központi Üzemi Tanácsa 2007. június 7-8-án kihelyezett ülést tartott Gyékényesen. A napi feladatok tárgyalásán túl dolgozói fórumot is szerveztek. Nagy érdeklődés mutatkozott a Gyékényes, Murakeresztúr, Nagykanizsa, Kaposvár és Dombóvár állomásokon szolgálatot teljesítő MÁV-os és MÁV CARGO-s munkavállalók részéről.

A megjelenteket és a meghívottakat *Zubály Bertalan,* a KÜT elnöke köszöntötte. Értékelte az elmúlt egy évet, s elmondta, hogy új vállalatnál új körülmények között és más szervezeti struktúrákon is eredményes munkát végzett a MÁV Cargo Zrt. Központi Üzemi Tanácsa.

Dióssy Gábor, a MÁV Cargo Zrt. elnöke a privatizációs előkészületekről adott tájékoztatást. Elmondta, az előre eltervezett menetrend szerint folyik a munka. 2007. május 29-én írták ki a tendert, melynek első fordulója július 23-án zárul. Majd ezt követően az öt legjobb ajánlatot tevő pályázó marad versenyben. A decemberben megkötendő szerződésekkel ér véget a privatizáció. A munkavállalóknak juttatandó részvények is megjelentek a kiírásban.

A továbbiakban *Horváth Ottó* üzemeltetési igazgató értékelte a múlt évet, s eredményesnek ítélte azt. A 2007. év eddigi eredményei terv szerint alakulnak. Kérte a munkavállalókat, hogy próbáljanak szemléletet váltani, s érezze mindenki magáénak a vállalatot.

Salamon Béla regionális igazgató a helyi munkáról, feladatokról, valamint az ezzel összefüggő személyi összetételről adott tájékoztatást.

Zlati Róbert és *Mózes Tibor* felügyelő bizottsági tagok a munkavállalók képviseletében végzett munkájukról informálták a jelenlévőket.

A munkavállalók részéről felvetődött privatizációs félelmekre Dióssy Gábor válaszában elmondta, hogy a MÁV Cargo Zrt. hatékonyan működik, európai szinten is megállja a helyét, még tervezés szintjén sincs létszámleépítési szándék. A privatizációt lebonyolító tanácsadó cég sem tett ilyen irányú javaslatot. Változás annyiban lesz, hogy a miskolci MÁV Tiszavas Járműjavító Kft. a MÁV Cargo-hoz kerül, így az ott dolgozók foglalkoztatásbiztonsága is növekszik.

További hozzászólásokban a munkakörülmények javítását kérték a dolgozók. A kocsivizsgálók nevében felszólalók kérték felülvizsgálni a többletfeladatokat, valamint az adminisztrációs tevékenységet, mert mint mondták, ezek mennyisége mind a szakmai, mind a minőségi munka rovására mennek.

Továbbra is igényelnék a dolgozók a korengedményes nyugdíjazás lehetőségét.

A Murakeresztúr Gyékényes állomásokon dolgozók a jövőről érdeklődtek, melyre *Horváth Ottó* igazgató azt válaszolta, a piac fogja eldönteni a két határállomás jövőjét.

Soros KÜT ülés

2007. június 22-én a KÜT soros ülést tartott, melynek keretében *Apavári József* humánpolitikai vezérigazgató-helyettes az elmúlt hónapok teljesítményéről adott tájékoztatást. Elmondta, hogy a személyi ráfordítások tervközeli szinten alakulnak. A költségek tekintetében van némi növekedés. Ezek elsősorban az EURO árfolyamából, a villamosenergia árának növekedéséből, valamint az idegen vasúti kocsik tartózkodási idejének növekedéséből adódnak. A vezetés ellentételezésként júliusban fuvardíjemelést tervez, valamint a munkaszervezésben is változás várható.

A projektek jól haladnak, így a teherkocsik fővizsgáztatására vonatkozó előkészületekben valamint a bérelt ingatlanok rendezésében is van előrelépés. A BPR keretében a fuvardíjak újszerű számlázása már több helyen kísérleti jelleggel beindult.

A kollektív szerződés tervezetéről elmondta: a munkáltatónak nem célja a munkából származó jövedelem csökkentése, de a foglalkoztatás rugalmasságától nem tud eltekinteni. Végül a teljesítményjutalom kifizetéséről, és a forma- és egyenruha pénzbeli megváltásáról tett említést. A ruházatról elmondta a vállalat arculatát is tükröző egységes munkaruházat ellátást tervezi a vállalat vezetése.

A továbbiakban a munkáltató és a KÜT értékelte a MÁV Cargo Zrt. területén működő ÜT-k üzemi megállapodásait.

A vezérigazgató-helyettes a KÜT egyéves munkáját sikeresnek értékelte. A MÁV Cargo Zrt. és a KÜT között kötött üzemi megállapodást tekintették át a felek. *Zubály Bertalan* megköszönte a munkáltatónak, hogy a működéshez biztosítja a feltételeket, mely a sikeres munka alapja. Végül *Apavári* Úr kérte a KÜT tagjait, hogy vegyenek részt a vasutasnapi rendezvényeken. Az országban több helyen lesz vasutas juliális, két helyen, Székesfehérváron és Záhonyban a MÁV Cargo Zrt. a házigazda szerepét is vállalta.

Egyebekben a *„Készség és fejlesztés"* tréning tapasztalatait tárgyalta meg a KÜT és annak őszi folytatását is megjelölte.

Augusztus végén Szombathelyen a privatizációs tender első fordulóját értékeli majd a MÁV Cargo Zrt. Központi Üzemi Tanácsa.

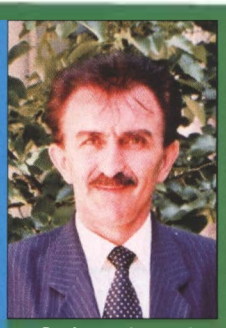
CS.Z.

Szabó és Fia Kft.
Szabó és Fia Szolgáltató Kft.
MSZ EN ISO 9001/2001
Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.
Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.
BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGÉRT
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net
www.szaboesfia.hu

MÁV Zrt.

KÜT Hírlevél 2007. június

Központi Üzemi Tanács



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Kihelyezett KÜT ülés: 2007. május 30.

A MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsa kihelyezett ülést tartott az Északi Járműjavítóban és Ferencváros pályaudvaron. Elsőként az *„északiban"* tájékoztatót hallgatott meg a testület a portfolió működéséről *dr. Márkus Imre* igazgató előadásában. Az ülésen részt vett a helyi üzemi tanács elnöke és több helyi vezető is.

Ezt követően a Ferencvárosi pályaudvarokat tekintette meg a KÜT. *Nyíri András* csomóponti vezető bemutatta azt a sokrétű tevékenységet, melyet az itt dolgozók végeznek. A szolgálati helyek bejárásakor rávilágított arra, milyen létszámhiánnyal kell a napi feladatokat ellátni. Kiemelte azt is, hogy az elmúlt években a felújítási, karbantartási munkák sorra elmaradtak, ezért a szolgálati helyek állaga jelentősen leromlott.

Soros KÜT ülés: 2007. május 31.

A MÁV Zrt. átdolgozott ingatlangazdálkodási stratégiájáról *dr. Sarlós Miklós* igazgató adott részletes tájékoztatást. Ismertette a kitörési pontokat. *„A gazdálkodás alapfeltétele, hogy tudjuk mivel kell gazdálkodni"* – kezdte mondandóját az igazgató. Létrehozták 15 fővel a Tulajdonrendezési és Nyilvántartási osztályt *dr. Kurucz Ildikó* vezetésével. A hasznosítás területén az értékesítés és a *„bérleteztetés"* új alapokra helyezése a tevékenység-kiszervezésével, revitalizálással a Vagyonkezelő Zrt. keretein belül valósul meg. Párhuzamos tevékenység nem maradhat. Az Ingatlanbefektetési Alap létrehozásával 7-8%-os hozamot kell produkálni. Miért jó az Ingatlan Alap a MÁV Zrt-nek? Egyrészt mert ma Magyarországon ez a legellenőrzöttebb forma, másrészt a portfoliófrissítés lehetősége biztosított, melyet az alapkezelőnek kell megtenni. Fejlesztési célú projektcégek létrehozása szükséges a hat budapesti fejpályaudvaron, melyek bevétele a szolgáltatás színvonalának emelkedését kell szolgálnia. A projektfejlesztés a világon mindenütt kisebb cégekkel történik, ezzel csökkentve az anyavállalat kockázatát. A jóléti ingatlanokra vonatkozó megállapodást nem érinti az intézkedéssorozat.

Az egyebekben Károlyi Csaba a gépészeti telephelyek áldatlan állapotára hívta fel a testület figyelmét.

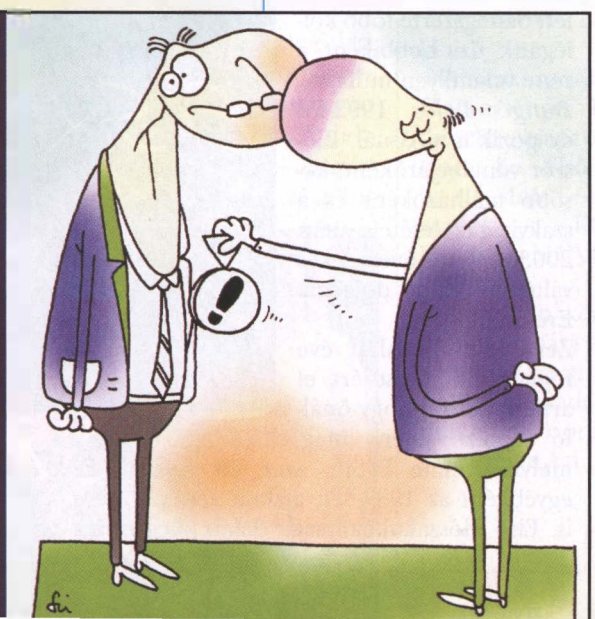
Soros KÜT ülés: 2007. június 11.

Tájékoztató hangzott el a MÁV Zrt. 2007. évi foglalkoztatási céljainak I. negyedévi teljesítéséről, *Menyhártné dr. Zsíros Mária* kontrolling és kompenzációs főosztályvezető előterjesztésében. Az átadott írásos anyag részletesen ismertette a teljes munkaidőben foglalkoztatott létszám alakulását, a belső képzések főbb mutatóit. Szóbeli kiegészítőjében a főosztályvezető asszony elmondta az április és május havi ténylétszámokat is. Kiemelte, hogy a viszonyítás alapja a bázis, ez pedig 2006. június 30., ehhez képest kell 2007. június 30-ára a 2500 fő *„vízfej"* és az adminisztratív létszámleépítést befejezni. Ez várhatóan teljesül is. Ezt követően a túlóra alakulásával kapcsolatban fejtette ki nézeteit, miszerint minden jogos túlmunkát ki kell fizetni, ugyanakkor az indokolatlan kifizetést vizsgálni kell. Megállapításokat tett az egyes üzletágakkal kapcsolatban, így szólt arról, hogy a személyszállítás jobban kihasználja a kapacitást az ütemes menetrend kapcsán, ugyanakkor az utasforgalom nem nőtt a várt mértékben, mert most a *„beetetés"* időszakát éljük. A gépészetnél nőtt a teljesítmény, javult a hatékonyság. Összefoglalójában kitért arra, hogy az első negyedévet jó gazdálkodással zárta a társaság. Ezután valamennyi üzletág képviseletében kérdéseket és véleményeket fogalmaztak meg a KÜT tagjai. Szó esett többek közt a létszámleépítések humánusabb eszközeinek alkalmazásáról, a nyugdíjas foglalkoztatásról, a részmunkaidőről, a Hay bérrendszer hiányosságairól, a humánszolgáltatói feladatok komplex felméréséről, a szakmunkás létszámfelvételt akadályozó alacsony indulóbérről a TEB-nél, a karrierportál működéséről, a térségi vasutaknál dolgozók helyzetéről, valamint a mozdonyvezetői hiányról. Menyhártné válaszában hangsúlyozta, hogy a konstruktív együttműködés híve, ígéretet tett egyes részkérdések megoldására, majd megköszönte a KÜT tagjainak pozitív gondolkodását, a vállalatcsoport érdekében tett együttműködő javaslatait.

A második napirend keretében az 57. Vasutasnap rendezvényeit mutatta be a Kommunikációs Igazgatóság munkatársa. Elmondta, hogy élőláncos közvetítés lesz a helyszínek között. Még több nyeremény és játék lesz, melyek fedezete is biztosított. Nyitunk az utasok felé, erre utal a szlogen is. *„Ez a mi napunk, de nyitva a kapunk!"*

Harmadikként már harmadszor tárgyalta a testület a Pályavasúti Üzletág 2007. évi létszámtervét. A szervezeti átalakítások folyamatában vagyunk, kezdte mondandóját *Győrfy Tamás* osztályvezető. A ZáLoRaSz megalakítása, a térségi vasutak munkavállalóinak visszakerülése, a távgépíró kezelők átkerülése az üzletághoz tovább bonyolítja a helyzetet. Más létszámmal kalkulálnak a 2007. évi létszámtervhez, mással a 2007. évi szociális segélykeret felosztásához, és megint mással a szakmai alosztályok üzemi tanács választásához. A szakbizottság vezetőjét felhatalmazta a testület a létszámkonzultáció lezárására.

A különféléken belül temetési és rendkívüli szociális segélyekről döntött a testület.



Szmodis Imre grafikája

Személyszállítási fórum Miskolcon és Debrecenben

A Vasutasok Szakszervezete Miskolci és Debreceni Területi Képviseleteinek kezdeményezésére a MÁV START Zrt. 2007. július 1-jei megalakulásának jegyében mindenki számára nyitott fórumot szerveztek. A 2007. június 20-án megtartott fórumra eredetileg Zsoldos Marianna humán-erőforrás igazgatót hívtuk meg, de a megalakulással kapcsolatos felgyülemlett feladatok miatt az igazgató asszony nem tudott részt venni, ezért Lencsés Sándor, a Személyszállítási Üzletág humánpartner vezetője képviselte a munkáltatót.

Mindkét fórumon részletes tájékoztatást kaptunk a MÁV START Zrt. megalakulásának okairól, szervezeti felépítéséről, költségvetéséről és annak hiányáról, a területeket érintő szervezeti változásokról. Elhangzott, hogy a munkavállalókat jogutódlással kívánják átvinni az új vállalatba, ahol a végrehajtói szinteken szolgálatot teljesítő munkavállalók egyéni szerződése két pontban változik: Ezek a vállalat elnevezése és a munkáltatói jogkörgyakorló neve.

Az előadó fontos feladatnak tartja a bérek rendezését, és maga is belátta, hogy a jelenleg működtetett HAY-módszert nem megfelelően alkalmazzák, így alakulhatott ki bérfeszültség az egyes kategóriákon belül és között. A részletes tájékoztatás ellenére sem kaptunk kielégítő választ arra nézve, hogy mi lesz a kapus, a táblázó munkakörökkel, hogyan kezelik majd a személykocsi javításhoz kapcsolódó munkaköröket. Gondolunk itt a villanyszerelőkre, a féktuskózókra, az akkumulátorosokra. Arra a következtetésre jutottunk, hogy az üzletágak között e vonatkozásban nem történt részletes egyeztetés és koordináció, mert szorosan összefüggő munkafolyamatot szednek szét elszámolás tekintetében. Ez biztos megéri valakinek, de a munkavállaló csak a hátrányát fogja *„élvezni”*.

A fórum második felében Lencsés Sándor feltette a hallgatóság számára azt a kérdést: - Ha önök lennének a tulajdonosok, mit tennének a hatékony működés érdekében?

A reagálás a hallgatóság köréből az volt, először a felsőbbszintű vezetés ismerje meg az egymásra épülő munkafolyamatokat, tájékozódjanak, hogy a munkavállalók milyen feltételek mellett végzik munkájukat. A helyi munkáltatói jogkörgyakorlónak több jogot biztosítanának arra, hogy a jobban teljesítő munkavállalókat kiemeljék. Felülvizsgálnák azokat a tevékenységeket, amelyek sokba kerülnek a vállalatnak, például a kocsitisztítást. Lencsés Sándor válaszában kiemelte, hogy a munkáltatói jogkörgyakorlóktól azért vették el a bérrel kapcsolatos jogosítványokat, mert a bérek teljesen eltorzultak és úgy gondolták, hogy központi irányítással fel tudják számolni az indokolatlan különbségeket. Említést tett arról, hogy a szakszervezetek – a visszaélésektől tartva – ellenezték ezen jogosítványok visszaadását a helyi munkáltatói jogkörgyakorlóknak.

A START Zrt. megalakulása kapcsán felmerült a kérdés, hogy milyen lesz a viszonya a társ szolgálati ágakkal? Ha bezárnak a vonatkísérőlaktanyák, az milyen hatással lesz a MÁV IK Kft. dolgozói létszámára? Ennek következményeként lesz-e változás a takarításban, hiszen az is negatívan érintheti a munkavállalókat? Érdekes lehet az is, hogy a Logisztikai központoktól igénybe akarják-e venni az anyaggazdálkodással összefüggő tevékenységet?

Sajnos nem minden kérdésre kaptunk megnyugtató választ. Lencsés Sándor igyekezett korrekt és érthető válaszokat adni, amit ezúton is köszönünk.

Bebizonyosodott, hogy a fórumra szükség volt, hiszen senkinek nem jutott eszébe a munkavállalókat tájékoztatni, pedig ennek alapvetőnek kellene lennie a mai világban. A két terület már jelezte igényét a szakma felé, hogy ősszel újra kérnénk egy tájékoztatót az első időszak tapasztalatairól.

Bernáth Katalin,
Suszter Csaba

Vasutas zenészek

A vasutasok körében a zenélésnek nagy hagyományai vannak. Elég csak a nagysikerű vasutas fúvós és szimfonikus zenekarokra vagy a zeneiskolára gondolni. Emellett országszerte több kollégánk űzi hobbiként a zene valamilyen műfaját.

Bungó Lajos 1992-től dolgozik a MÁV-nál. Először vonalbejáróként, később málházóként és a szakvizsgák letétele után 2003-tól vonóvezetékes váltókezelőként dolgozik Ercsiben.

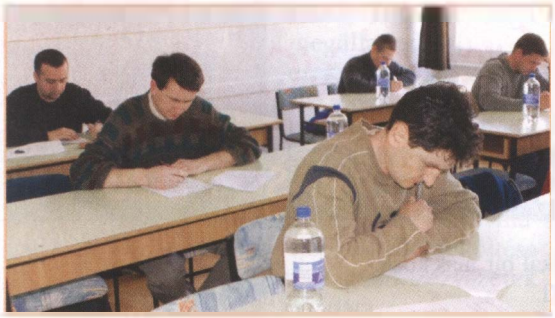
Zenéléssel tizenhat éve foglalkozik. Most ért el arra a szintre, hogy önálló lemeze jelent meg, melynek címe El-Sid, azaz Kis Angyal. Ez egyébként az 1989-ben alakult zenekar neve is. Első időszakukban saját dalaik megírására koncentráltak. Számos koncert és tagcsere után kialakult a stabil tagság. A zenekar 2003-ig rendszeres vendége volt vidéki rockklubok-nak.

A zenekar feloszlását követően az El-Sid szellemiséget továbbiakban az énekes, Bungó Lajos volt hivatott továbbvinni. 2006 tavaszán felkereste régi zenésztársát és barátját *Puskás István* gitáros-zeneszerzőt és közös munkába kezdtek. Ennek a munkának végeredménye a Kicsi Angyal című lemez, amely 2007 májusban jelent meg.

A lemez néhány dala meghallgatható és megrendelhető a www.elsid.zajlik.hu internetes címen.

Régi hagyományok ápolása

Valamikor régen, a találmányok és technikai újítások korában született az a gondolat, hogy mérjék össze tudásukat a szakemberek. Történt ez anno az idősebb szakik és a fiatalok körében egyaránt. Ez akkoriban túl azon a becsvágyon, ami minden ember fiában megvolt, közösségformáló, összetartó erőként is megjelent. Egyes nagyvállalatoknál, így nálunk a vasútnál is évről évre hagyománnyá vált és valamilyen ünnephez kapcsolódva rendezték meg a szakmák legjobbjainak vetélkedőjét. Ennek újraindításával szerettem volna *„felmérni"* azt a szakmai tudást, amely a mai vasutas fiatalságban is megvan.



A biztosítóberendezési műszerész szakmában meghirdetett ***„Szakma Fiatal Mestere"*** vetélkedő, mint a jelenkor első fecskéje szépen bizonyított. A területi, majd az országos döntő lebonyolításában a TEB Igazgatóság (jelenleg TEB Főosztály), a BGOK valamint területi egységei és a Vasutasok Szakszervezete TEB Szakmai Képviselet vállalta a munka oroszlánrészét.

Az országos döntőn résztvevők elméleti és gyakorlati tudásról is számot adtak. Elhivatottságuk megerősítésére az első három helyezett személyi alapbéremelésben részesült, melyet az 57. vasutasnap alkalmából kaptak meg. Az első helyezett *Balázsi Szabolcs* 10000 Ft-os, a második *Tóth Csaba* 7000 Ft-os és a harmadik *Hegedűs Csaba* 4000 Ft-os alapbérrel lett gazdagabb.

Népszerűsítésük érdekében pedig a területi juliálisok ünnepségeit használtuk fel. Továbbra is bízunk a MÁV Zrt. vezetőinek támogatásában, ezáltal újraélesztve a hasznos és közösségkovácsoló hagyományok ápolását.

Bodnár József

Kirándulás Dévaványára, Szarvasra, Békéscsabára és Aradra

A VSZ Debreceni Pályavasúti Területi Központ Távközlő-, Erősáramú és Biztosítóberendezési Osztály Biztosítóberendezési Alosztályán működő Szakszervezeti Bizottsága a VSZ Nyugdíjas Szervezetével együttműködve 2007. szeptember 29-30-án kirándulást szervez.

Dévaványán a Túzok rezervátumot, Szarvason az Arborétumot látogatjuk meg, sétahajózunk a Holt-Körösön, megtekintjük a város nevezetességeit, Békéscsabára is ellátogatunk.

A második napon Aradon felkeressük és megnézzük a város történelmi és építészeti nevezetességeit. A kirándulást autóbusszal szervezzük.

A más területekről jelentkezők csatlakozását Debrecenben, Püspökladányban, Kisújszálláson és Szarvason biztosítjuk. **Az autóbusz 2007. szeptember 29-én reggel 6.00 órakor indul** Debrecenből és szeptember 30-án 21 óra 30 perckor érkezik vissza.

A más területekről résztvevők vonatos hazautazása a Gyuláról 19 óra 1 perckor induló vonattal biztosított. **A két nap közötti éjszakán** a résztvevőket Békéscsabán a középiskolai kollégium 2-3 ágyas szobáiban helyezzük el.

Ezen az estén **vacsorát** biztosítunk.

RÉSZVÉTELI DÍJ:
FELNŐTTEKNEK: 11 000,- FT/FŐ;

NYUGDÍJASOKNAK ÉS DIÁKOKNAK: 10 000,- FT/FŐ.

Az utazáshoz 48 hely áll rendelkezésre.

Jelentkezési határidő: 2007. szeptember 15.

A kirándulás kiírása valamint részletesebb tájékoztatás a szervezőtől, *Vass Zoltántól* kérhető a 06-20-973-9779, vagy esténként 20.00-22.00 óra között az 52/481-766 telefonszámokon.

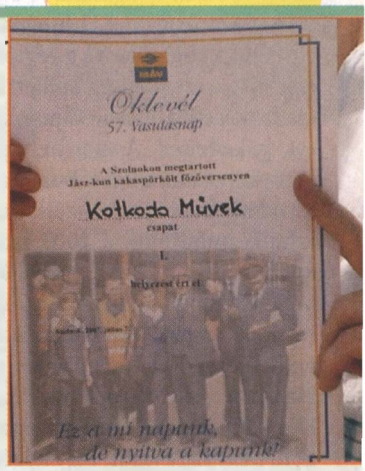
57. Vasutasnap

A szolnoki vasutasnap jó hangulatban, de óriási szélben kezdődött. A Szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézet is képviseltette magát. A kitelepült egészségügyi-szolgáltatás keretében az érdeklődőket vércukor- és vérnyomásméréssel,- testzsírtömeg-méréssel, orvosi tanácsadással, valamint

masszázzsal várták a szakemberek. Utóbbi nagy érdeklődést váltott ki a jelenlévők körében.

A kakaspörköltfőzőversenyre harminchat csapat nevezett be. Első helyen a MÁV Kórház csapata, a „KOTKODA MŰVEK" végzett.

A fociban kórházunk csapata IV. helyezést ért el. A szervezés igazán jól sikerült, hiszen fennakadás nélkül zajlottak az események. Reméljük jövőre is részt vehetünk ezen a hangulatos eseményen.



Szabó Béláné
VSZ szb-titkár

Konferencia a térségi vasutakról

NYILATKOZAT A VONALBEZÁRÁSOK ELLEN

Mellékvonalak

A mellék- és szárnyvonalak jelene, jövője hazánkban és az Európai Unióban címmel szervezett konferenciát a Magyar Közlekedési Klub (MMK) 2007. június 22-én a Parlament Kongresszusi termében. A rendezvény egyik aktualitását a további vonalbezárási tervek, esti, éjszakai korlátozások tervei nyújtották. A konferenciát élénk érdeklődés kísérte, döntéshozók, parlamenti képviselők, polgármesterek, szakmai szervezetek, kormányzati intézmények képviselői, szakszervezetek, civil szervezetek, kutatók, egyetemi hallgatók egyaránt megjelentek.

Vasút vagy közút?

A konferenciát *dr. Szili Katalin,* az Országgyűlés elnöke nyitotta meg. Utalt a vasút múltjára, a történelem fordulataira, zsákrégiók kialakulására, a szárnyvonalak elvágására. A 21. század azonban az EU integrációt hozta, felértékelve a régiók szerepét, a szellemiség mellett a csatlakozáshoz fizikai kapcsolatok is kellenek. A mai helyzet kapcsán visszautalt a '68-as közlekedési koncepció hatásaira, következményeire, a 2000 km-es vasúthálózat, több száz állomás felszámolására, amit máig nem hevertünk ki. A technikai fejlődés mellett igen fontos a környezet ügye. Hangsúlyozta, hogy kell a vasút Magyarországon, nem vagy vasút, vagy közút a kérdés. A közlekedési kibocsátások is racionalitást kívánnak tőlünk, a fenntartható fejlődés gondolkodásmódja e területen komoly kihívás. Hegedűs Gézát idézve, *„a jó irány, a jó arány"*, s ebből a jó arány a helyes irány, amit a térségi közlekedésben is követnünk kellene.

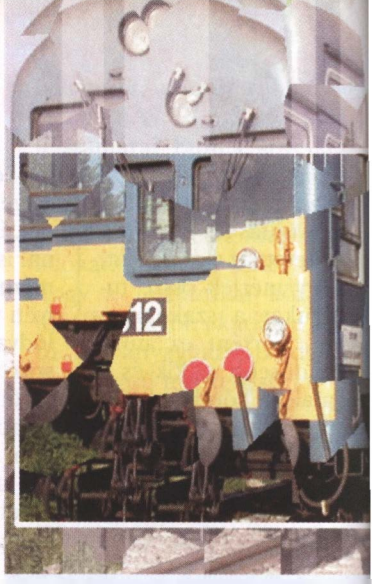
Mészáros Péter, az MKK elnöke bevezetőjében utalt az előzményekre, a mellékvonalakat érintő társadalmi részvétel nélküli döntési mechanizmusokra, a mellékhatásokra, a vagyonvesztésre, a társadalmi hatásokra. Fontos feladat a regionális közlekedési rendszerekben való gondolkodás. Kitért az aktuális, úgynevezett azonos vasúti és közúti tarifák anomáliáira, a vasút eleve hátrányos helyzetére.

A követendő német példa

Andreas Geissler bemutatta az Allianze Pro-Schiene szervezetet, amelyet tizenhat civil szervezet, és hetvennégy cég alkot, és célja a vasútfejlesztésért való lobbyzás. A 70-80-as években a német vasutakat is a hanyatlás jellemezte, a bezárások ördögi körével. A változást a torlódások, a környezeti gondok, a veszteségek, a külső költségek növekedése, illetve ezek felismerése hozta meg. Komoly lehetőséget láttak a vasút regionalizációjában. A szövetségi államok 1994-96 között számos vonalat újra nyitottak. A szolgáltatások minőségének javításával és új tarifákkal jelentős eredményt tudtak elérni. 1994-2005 között az igények gyorsabban nőttek a regionális vasutak területén, mint a hálózat és kapacitás. Így a vonalhossz 26,5%-kal, az utaskilométer 38%-kal, az utasok száma 48%-kal nőtt.

Város, vidék, vasút című magyarul megjelent kiadványuk tizenhat jó példát mutat be a tartományokból. Fontos tanulság, hogy a busz helyettesítések esetén az utasok mintegy 46%-a elveszett, a busznak ráhordó szerepet szántak a vasútra, illesztett menetrendekkel. A magyar lehetőségekhez jelentősnek tartja a vasúti potenciált az utazási igények tekintetében, lépésről lépésre lehet haladni, nem drága intézkedésekkel, jó kapcsolatokkal, a közösségi közlekedés, mint egész kezelésével. Mindez annak a szemléletváltásnak volt köszönhető, miszerint nem azt vizsgálták, hogy mennyien utaznak egy vonalon, hanem azt, hogy mennyien utazhatnának rajta.

Bibók Zsuzsanna, a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium főosztályvezető helyettese a vasút környezeti előnyeit emelte ki. Eszerint a fajlagos fogyasztás, az emisszió, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása, a területhasználat, a zajhatás tekintetében a vasút messze jobb mutatókkal bír más közlekedési ágaknál.



Térségi vasutak tapasztalatai

Öcsi Béla, a Vasúti Hivatal szakértője a Körös- és Nógrád-vidéki térségi vasúti kísérlet tapasztalatairól beszélt. Mint kiderült, a kísérlet a feltételrendszer hiánya miatt nem mérvadó, hiszen a MÁV-on belüli nem önálló társaságok gúzsbakötve, a kapcsolódó menetrendi, járatszerkesztési, menetidő, csatlakozási, utazás-kényelmi döntések hiányában nem tudták az önállóságban rejlő lehetőségeket kiaknázni. Nagy teher az 50 éves pálya, a gyenge Volán együttműködés, ugyanakkor javulnak az önkormányzati kapcsolatok. Jellemzőek az utasszámlálás jelentős eltérései, a díjmentes utazások magas aránya. Több utas van, mint gondoljuk. A szakértő azt javasolta, hogy önálló integrált önkormányzati társulás működtesse a térségi vasutakat. A döntés, a felelősség gyakorlásának jogi hátteret kell biztosítani.

Záróny ilatkozat

A vitában számos önkormányzat, kistérség, szakmai és civil szervezet képviselője állt ki egyöntetűen a mellékvonalak működtetése mellett. A VSZ nevében *Karácsony Szilárd* alelnök szólalt fel.

A konferencia résztvevői záróny ilatkozatot fogadtak el, amelyben többek között a nemzeti vagyon és a környezet védelme, a szociális és gazdasági helyzet javítása érdekében felkérik a Kormányzatot, hogy biztosítsa a Regionális Közlekedésfejlesztési Irodák hálózatának hatékony, szakmai működésének feltételeit; ne *„előlegezze meg"* az Irodák döntéshozatali javaslatait vonalbezárási döntésekkel. Szólítsa fel az Irodákat szakértői tanácsadó bizottságok létrehozására a kistérségi közlekedési szövetségek felállításának elősegítésére. A bizottságban kapjanak helyet mindazon típusú szervezetek, melyek helyben a közlekedési szövetségek lehetséges résztvevői lesznek: helyi és térségi önkormányzatok, politikusok, közlekedési vállalatok, civil szervezetek. Hozzon létre a Kormány a MÁV-tól független szakértői bizottságot a vasúti mellékvonalak helyzetének vizsgálatára. A bizottság elfogulatlanul, szakmai alapon, hatástanulmányokkal, az esetleges megszüntetés esetén bekövetkező térségi, társadalmi, gazdasági, környezeti hatások figyelembe vételével tegyen javaslatot. A szakértői bizottság mellett működjön egy társadalmi bizottság is a GKM, az érintett civil szervezetek és önkormányzati szövetségek részvételével.

Forrás:
http://www.mkk.zpok.hu/

Együttműködő európai vasutas szakszervezetek

BRÜSSZELBEN TARTOTTA AZ EURÓPAI AKADÉMIA A KÖRNYEZETBARÁT KÖZLEKEDÉSÉRT (EVA) ÉS AZ ETF KÖZÖS SZERVEZÉSÉBEN MÚLT ÉVBEN INDULT HÁLÓZAT AZ EURÓPAI VASÚTI SZEKTOR KOLLEKTÍV TÁRGYALÁSAINAK KOORDINÁLÁSÁHOZ (NETCORAIL) PROJEKT ZÁRÓKONFERENCIÁJÁT. A RENDEZVÉNYEN TIZENKILENC ORSZÁG TÖBB MINT ÖTVEN SZAKSZERVEZETI TISZTSÉGVISELŐJE VETT RÉSZT. MAGYARORSZÁGOT SIMON DEZSŐ, A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKE KÉPVISELTE.

A konferencia fő célkitűzése az volt, hogy az Európában működő vasutas szakszervezetek kollektív szerződéssel kapcsolatos tárgyalásainak koordinációját megvalósítsa. Az előzetes megbeszélések alapján elkészült az a korlátozottan elérhető – jelszóval védett honlap, amely a tagországban érvényes KSZ-t, kollektív erejű megállapodást, az ezekre irányuló tárgyalási javaslatokat, híreket és akciókat folyamatos frissítéssel fogja tartalmazni. Az adatbázis friss információkkal való feltöltése a tagszakszervezetek feladata.

Az Európában zajló liberalizáció a munkavállalókat sok esetben kedvezőtlenül érinti, többek között számos KSZ-ben rögzített szerzett jog is veszélybe kerül.

Jan Andersson svéd szociáldemokrata európai parlamenti képviselő az európai munkajogról tartott beszámolót illetve azon vitákról, melyek a témával kapcsolatban a parlamentben lezajlottak. Mint elmondta, egyre gyakrabban felmerülő probléma a munkaerő-kölcsönzés azon formája, amely egyszerre több országot is érint, de a rövidebbet sajnos mindig a munkavállaló húzza. Jól jár a munkaerő-kölcsönző cég, maga a vállalat, ahol a tevékenységet végzik, a munkavállalónak annyi haszna van, hogy dolgozhat.

Beatrice Hertogs, az ETF közúti szekciójának vezetője érdekes beszámolót tartott az Európában már régóta folyó kabotázsról, azaz arról a szállítmányozási tevékenységről, amelyet egy adott országon belül nem a honos gazdasági szereplők végeznek.

Hertogs asszony szerint a közúton ma már megvalósuló tendenciák többsége hamarosan a vasúton is megjelenhet.

Az osztrák kollégák elmondták, hogy nyugati tartományaikban egyre gyakrabban jelennek meg német vasúti árufuvarozó cégek, akik döntően kelet-német mozdonyvezetőkkel látják el tevékenységüket.

A konferencia lehetőséget teremtett kétoldalú megbeszélésekre is, az angol kollégák beszámoltak arról, hogy figyelemmel kísérték a magyar vasútegészségügy átalakítását, az osztrák kollégákat már egy másik *„húsbavágó"* téma, a CARGO privatizációja érdekelte.

Komiljovics Máté

ÉRDEKES HÍREK A VILÁG VASÚTJAIRÓL

A vasutasok helyzete szerepel az új francia elnök – Nicolas Sarkozy – reformjai között

Az elnöki hivatal nyilvánosságra hozta, hogy a reformok első szakaszában – a 100 napos programban – két pont a vasutasokkal foglalkozik, az egyik a minimális szolgáltatással, a másik pedig speciális szervezési kérdésekkel.

Az elnöki nyilatkozat kifejezi, hogy a dolgozóknak joguk van sztrájkolni, ha követeléseiket nem teljesítik kielégítően, de a vasutat igénybe vevő állampolgároknak is meg kell adni a lehetőséget, hogy elutazhassanak ügyeik intézésére. A megoldásra szociális párbeszédet terveznek és a kérdés törvényes szabályozására törekednek. Az SNCF elnöksége ezzel kapcsolatban azt mondta, hogy tárgyalni fog részvényeseivel és ennek alapján fog dönteni. Sarkozy a kormányra bízza, hogy tárgyaljon a szakszervezetekkel az egyezség létrehozásáról.

A szakszervezetek ellenzik a sztrájkjog mindennemű korlátozását. A CGT főtitkára úgy véli, hogy az államelnök a minimális szolgáltatásokról történő tárgyalások alkalmával revolvert szegez partnerei homlokának. A főtitkár kéri, hogy valamennyi tárgyaláson a szakszervezet felelőse részt vegyen.

(La Vie du Rail, 2007. május 10.)

Mobiltelefon mint menetigazolvány

A mobiltelefon használata menetigazolványként lehetségessé vált a tömegközlekedés utasai számára Helsinkiben és Rómában. Az utas mobiltelefonján SMS üzenet formájában mutathatja meg az ellenőrnek menetigazolványát.

Egy hasonló megoldást tesztelnek idén De Lijn flamand város közlekedési vállalatánál. Egy másik megoldás az MMS-sel történő üzenetközlésre hívja fel a figyelmet. Ebben az esetben egy kódról van szó, amelyet az ellenőr le tud olvasni. Ezt a megoldást 2005. december óta javasolja a Svájci Vasút (CFF) és több közlekedési vállalat Svájcban. 2006. augusztusa óta a DB vasút Németországban kísérletezik ezzel a módszerrel. Japán is próbálkozik ezzel a technológiával. A SONY úgy tervezi, hogy 2007-ben megjelenik a piacon saját gyártmányával.

(La Vie du Rail, 2007. április 25.)

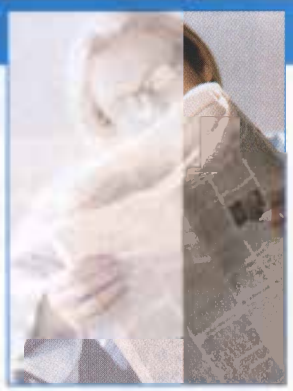
Újjáépült Párizs központi pályaudvara, a Gare de l' Est (Keleti pu.)

A TGV (Train a Grande Vitesse=Nagysebességű vonat) keleti szárnyának célállomásaként szükségessé vált a régi pályaudvar átépítése. Így a keleti irányból érkező TGV vonatok a város belsejéig szállítják majd az utasokat.

Két évvel ezelőtt, április 26-án az SNCF elnöke indította el a pályaudvar átépítését. Ez év április 26-án fejeződtek be a munkálatok, így a TGV keleti szárnyának franciaországi szakaszán kb. egy hónap múlva megindulhat a forgalom teljes hosszában, és ha a németországi valamint ausztriai szakasz is kiépül, a TGV vonatok Budapestig tudnak majd közlekedni. Az átépítés költségeihez a főváros is hozzájárult, de az SNCF nek még így is 50 millió euroba került ez a munka.

Az újjáépített pályaudvar központi részén van a csomagmegőrző, amely eddig eléggé eldugott helyen volt. A város felé nyitott, így könnyű megtalálni. A közlekedőfolyosókat úgy alakították ki, hogy az utasáramlás folyamatos legyen. Ez igen fontos, mivel a TGV keleti forgalma a megindulás után jelentősen megnövekedik. A TGV vonatok kocsijaiba való beszállás megkönnyítésére 0,55 méterrel megemelték a peronok szintjét és felújították a burkolatot. A peronokon üvegezett védőtetőt helyeztek el.

A felújított pályaudvar forgalmát előreláthatólag 15,6



millióra becsülik évente, az utasok részére több közvetlen metró és autóbusz csatlakozást biztosítottak.

Az SNCF igazgatóság reméli, hogy mind a franciák, mind a fővárosba látogató külföldiek megelégedéssel fogadják a korszerűen felújított pályaudvart, amely az utasok kényelmét és biztonságát szolgálja. Különösen a TGV keleti szárnyáról érkező külföldiek érezhetik magukat megbecsülve Párizsba érkezésükkor.

(La Vie du Rail, 2007. május 9.)

Hajós Béla

SZÁZNEGYVEN ÉVES AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ

Az 1867-es kiegyezéssel Magyarországon a gazdasági fellendülés évei következtek. Kiépült a cs. kir. Szabadalmazott Északi Vasút Társaság Pest-losonci vonala. Megalakult a Magyar Királyi Államvasutak, a Magyar Schweizi Wagongyár, a MÁV Északi Járműjavító Kft. őse, valamint a MÁVAG és a Ganz gyárak elődjei.

A gyárak a szakmunkásokat Nyugat-Európából, főként Németországból, a segédmunkásokat a környező települések – akkor még falvak – Kőbánya, Erzsébetfalva, Pestlőrinc nincstelen parasztjaiból verbuválták. A munkaidő napi 12-16 óra volt. A vasárnapi munkaszünet nem létezett. A munkásvédelem is ismeretlen volt. A bódészerű műhelyek pislákoló gázlámpáinak gyenge fénye és a sűrűn gomolygó füst sok munkást tett egy életre nyomorékká.

Farkas Károly 1869 végén Temesvárról jött Pestre, ahol vasúti kovácsként dolgozott. Mint az I. Internacionalé állandó magyarországi megbízottja, a Munkásképző Egylet elnökét és több tagját is megnyerte az Internacionalé számára. Ez a tevékenysége azért járt sikerrel, mert ő is a Magyar Schweizi Wagongyárban vállalt munkát. Az egylet kiegészítő részeként alakult meg az Általános Munkás Betegsegélyező és Rokkantpénztár.

Amikor 1870 nyarán kitört a francia-porosz háború, a hadüzenet után két nappal Farkas Károly nagygyűlést hívott össze. Decemberben pedig az egylet tagjai tüntetést rendeztek a Francia Köztársaság mellett. A győzelemre jutott párizsi kommün hatására a munkások sztrájkba léptek. A megmozdulások a következő évben is folytatódtak. Farkas Károlyt és több harcostársát letartóztatták. A munkásvezetők ellen folytatott hűtlenségi per eredménytelenül fejeződött be. A letartóztatottakat bizonyítékok hiányában fel kellett menteni.

A munkások 1890-ben először ünnepelték meg Május elsejét. A főműhelyi munkások követelték a munkabér és a segélypénztári viszonyok rendezését, követeléseiket a MÁV Igazgatóság nem teljesítette.

A századforduló után, amikor 1904. áprilisában kitört az országos vasutassztrájk, az Északi Főműhely mintegy ezer munkása nagygyűlést tartott, melynek szónokát, *Farkas Izor* bádogost elbocsátották. A megtorlások, elbocsátások a későbbi évtizedekben is folytatódtak, miként a sztrájkok is.

Amikor 1918-ban miniszteri rendeletben tiltották meg az államvasúti alkalmazottak részére a politikai agitációkban való részvételt, a főműhelyi munkások illegális gyűléseken vettek részt, később a Vasas Szakszervezetbe szerveződve védték érdekeiket. 1945. április 24-én újjászerveződött a Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezete. A járműjavító üzemben kibontakozó szakszervezeti mozgalom fő terepe a munkaverseny, az érdek- és munkavédelem, a munkásellátás, a kulturális és sport kérdések rendezése volt. Az üzem igazgatója és az üzemi bizottság az első kollektív szerződést 1953. március 19-én kötötte meg.

Az Északi sikertörténete napjainkban is folytatódik, a munkásmozgalom hagyományait a szakszervezeti bizottság ápolja, 2000-ben elnyerték a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége Kiváló Alapszervezet címet, 2006-ban pedig a Vasutasok Szakszervezete Elismerő oklevelét.

A 140 éves Északi Járműjavító Kft. vezetői a jubileumhoz méltó programsorozatot rendeztek. Június 27-én, az 57. Vasutasnap és a jubileum alkalmából ünnepi munkásgyűlést tartottak, melyen *Heinczinger István*, a MÁV Zrt. vezérigazgatója és *dr. Márkus Imre* ügyvezető igazgató mondott beszédet. Másnap a Közlekedéstudományi Egyesület kihelyezett ülést tartott az üzemben. A harmadik – nyílt – nap keretében a szerelőcsarnokban mozdonykiállítást rendeztek. Az érdeklődők egy-egy olyan vontatójárművet tekinthettek meg, amelyet a 140 év során az Északiban gyártottak vagy javítottak. Ugyanezen a napon a Törekvés SE Sporttelepén az üzem dolgozói és hozzátartozóik családias sportnapon vehettek részt. A Törekvés Művelődési Központban pedig Vasútmodell Kiállítás várta az érdeklődőket.

Visi Ferenc

Ünnepi kihelyezett KTE ülés, 2007. 06. 28-án.

Nyílt nap a MÁV Északi Járműjavító Kft. mozdonycsarnokában június 29-én. Több mint kétezren látogatták meg az üzemet reggel 9 és 12 óra között.

A MÁV Központi Rendelőintézet a VKHT keretében működik tovább

AZ ORSZÁGOS LEFEDETTSÉGGEL RENDELKEZŐ, JÁRÓBETEG SZAKRENDELŐKET MŰKÖDTETŐ VASÚTEGÉSZSÉGÜGYI KHT. ÁTVETTE A MÁV KÓRHÁZ ÉS KÖZPONTI RENDELŐINTÉZET PODMANICZKY UTCAI RENDELŐINTÉZETÉT – TÁJÉKOZTATTA A SAJTÓT DR. PÁSZTÉLYI ZSOLT, A VKHT IGAZGATÓJA.

A Gazdasági és Kereskedelmi Minisztérium 2006. novemberi tulajdonosi döntése, és az azt támogató vasutas ellátotti és vasútegészségügyi dolgozói szakszervezetek állásfoglalása, valamint 2108/2007. sz. kormányhatározat rendelkezett arról, hogy a MÁV Kórház és a Budai MÁV Kórház egyes járóbeteg szakellátási tevékenységei nem a július 1-jétől megalakuló Állami Egészségügyi Központhoz kerültek, hanem a Vasútegészségügyi Kht-hoz (VKht).

A döntés előzménye, hogy a VKht 1999. november 1-jétől kezdte meg teljeskörű működését, átvéve az akkori MÁV Területi Ellátási Központok járóbeteg és rehabilitációs fekvőbeteg ellátási funkcióit. A VKht meghatározó, többségi tulajdonosa a magyar állam, jogait a GKM gyakorolja. A VKht jelenleg három rehabilitációs Kórházzal és hét vidéki nagyvárosban rendelőintézetekkel rendelkezik. A VKht megalakulása óta napirenden van a budapesti központi rendelőintézet feladatainak átvétele. A MÁV Kórház Rendelőintézete Budapesten, a VI., Podmaniczky u. 109. szám alatt található, a Kórháztól elkülönült telken.

A döntés előzménye, hogy a VKht az elmúlt években nyereségesen gazdálkodott, megteremtette a saját erőből kivitelezett infrastrukturális beruházások forrását is. Működése során jelentős tapasztalatra tett szert a járóbeteg-szakellátási rendelők, rendelőintézetek üzemeltetésében. Az átszervezés során egy sikeresen működő gazdasági társaság vesszi át a feladat működtetését, amely szintén része a vasútegészségügyi ellátó rendszernek, és tevékenységében országos tapasztalat halmozódott fel.

Dr. Pásztélyi Zsolt és Dr. Zámbó László

A MÁV Kórház és a Budai MÁV Kórház elkülönítette az átadandó összesen több, mint 2200 heti járóbeteg szakorvosi órát, tüdőgondozói tevékenységet. Annak érdekében, hogy a VKht az új elemként megjelenő feladatait megfelelően képes legyen ellátni, a Központi és Budai MÁV Kórházak megszüntetéséről és jogutódlásról szóló 58/2007. és 59/2007. GKM rendelet szerint a tevékenység átadásával párhuzamosan megtörténik az említett feladatok ellátásához szükséges vagyonkezelési jog átadása is.

Hosszútávon számos olyan szinergiahatás várható, amellyel a Vasútegészségügyi Kht. működése, és vele az ellátás javítható:

- Budapest területéről további fogászati és foglalkozás-egészségügyi rendelők költöztethetők be a már Központi Rendelőintézetben működő ellátások mellé. Egyszerűbbé, centralizáltabbá válik az ellátás (a háttérben azonnal ottvannak a szakorvosok, egyszerűbb, kisebb költséggel kivitelezhető a helyettesítés, alacsonyabbak a fenntartási költségek, a szétszórtságból adódó utazási költség). Megszüntethető lesz a VKht budapesti régiós adminisztratív központja, egyszerűsítve a központ menedzsmenti munkáját.
- A nagyobb méret, mozgékonyabb szervezeti forma miatt a menedzsment a szakellátási portfolió alakításával könnyebben tud üzemgazdasági előnyöket elérni.
- Általában a gazdasági társasági forma az épület-fenntartási, logisztikai, anyagbeszerzési, de főként a humánerőforrás területeken költségcsökkentéseket hozhat.
- A VKht központi irodáinak átköltöztetése a Központi Rendelőintézetbe a modernebb, jobban felszerelt épület és a bérelt alapterület csökkenése miatt jelent kisebb működési költséget.
- A bevételi oldalról a VKht meg tud jelenni országos lefedettségű rendszerként nagyvállalatok, multinacionális cégek felé szűrőprogramokkal és járóbeteg szakellátással kiegészített komplex foglalkozás-egészségügyi ajánlatokkal a központi régióban, és ezzel az egész országban, amely többletbevételt és bővülő piacokat jelent számára. E terjeszkedés első lépése az lehet, hogy a társaság megpályázta a Magyar Posta 36 ezer dolgozójának foglalkozás-egészségügyi ellátására kiírt tendert.

Az átalakulásra és a sikeres működésre garancia lehet, hogy a VKht a megelőző hat teljes évében mindig pozitív mérleg szerinti eredményt ért el, saját erőből – az OEP működésre adott és egyéb bevételei terhére – növekvő, 2006-ban már 185 millió Ft-os beruházást végzett (ebből 23 millió kisértékű, 85 millió orvosi eszköz, 75 millió ingatlan), megteremtve a hosszútávú stabil működés alapjait.

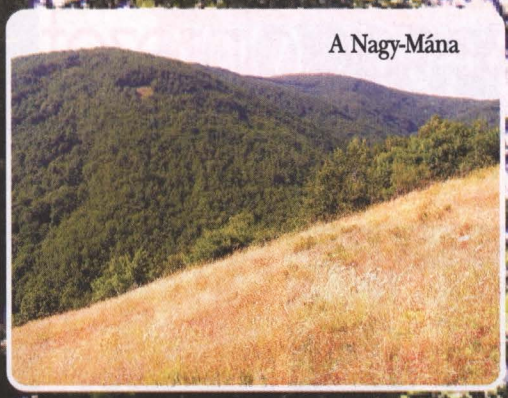
Szakrendelések a Rendelőintézetben

A PODMANICZKY UTCAI (MÁV) RENDELŐINTÉZETBEN *DR. ZÁMBÓ LÁSZLÓTÓL*, A VASÚTEGÉSZSÉGÜGYI KHT. BUDAPESTI EGÉSZSÉGÜGYI KÖZPONT ORVOS-IGAZGATÓJÁTÓL KAPOTT TÁJÉKOZTATÓ ALAPJÁN AZ ALÁBBI SZAKRENDELÉSEK MŰKÖDNEK:

Belgyógyászat, Angiológia, Heamatológia, Diabetológia, Dietetika, Gastroenterológia, Sebészet, Traumatológia, Szülészet-nőgyógyászat, Csecsemő-és gyermekgyógyászat, Fül-Orr-Gégészet Audiológia, Szemészet, Laeser spec. diagnosztika, Bőrgyógyászat, Bőr- és Nemibeteg gondozó, Ideggyógyászat, Neuroophthalmológiai szakrendelés, Pszichiátria, Pszichoszomatika, Pszichológia, EEG spec. Diagnosztika, Orthopedia, Urológia, Onkológiai szakrendelés, Onkológiai gondozó, Rheumatológia és fizioterápia, Gyógytorna, Kardiológia, Echocardiographia sp. diagnosztika, EKG spec. diagnosztika, Laboratórium, Röntgen, Ultrahang, Tüdőgondozás, Tüdőgyógyászat.

A Rendelőintézet hétfőtől csütörtökig 7.00-19.00 óráig, pénteken 7.00-16.00 óráig fogad és lát el betegeket.

A 760 MM NYOMKÖZŰ NAGYBÖRZSÖNYI KISVASÚT HAZÁNK TALÁN LEGVADREGÉNYESEBB HEGYI PÁLYÁJÁN ZAKATOL. CSÚCSFORDÍTÓS (TOLT MENETŰ), KISIRTÁS ÉS NAGYIRTÁS KÖZÖTTI „Z" SZERPENTINJE 2000 ÓTA IPARMŰVÉSZETI MŰEMLÉK. A JELENTŐS ÖSSZEFOGÁSSAL HELYREÁLLÍTOTT NAGYBÖRZSÖNY-KISIRTÁS-NAGYIRTÁS SZAKASZON VAN FORGALOM.


A Nagy-Mána

Bezina-patak, Márianosztra

A NAGYBÖRZSÖNY-NAGYIRTÁS-MÁRIANOSZTRA-SZOB

Erdei Kisvasút

2004-2005-ben a PEA-ROP (Pályázat Előkészítő Alap-Regionális Operatív Program) keretében elkészült a teljes, Szob-Márianosztra-Nagyirtás-Nagybörzsöny vonal turisztikai célú helyreállítási pályázata. Ennek eredményeként 2006-ban elkezdődtek a felújítási munkálatok és 2007-ben átadták a Szob-Márianosztra-Nagyirtás vonalrészt is.

Nagybörzsöny főteréről a Völgy utcán érünk fel a Hosszú-völgybe. A patakon túl, a gázló melletti gyaloghidon át érjük el a kisvasút felszállóhelyét.

A vontatási feladatokat két db C 50 illetve ez MD 40 típusú kis motormozdony látja el, a forgalmat három nyílt személykocsi bonyolítja, de kerékpárszállításra is van lehetőség. Az üzemeltetést – nagy nehézségek árán – a település alapította Nagybörzsönyi Erdei Kisvasút Kht. végzi.

A kisvasút mintegy négy kilométert a Hosszú-völgyben zakatol. Először a Hosszú-bérc szálerdős – egy szakaszon szép bükkerdős – lábát kiséri, majd a völgytalpra kanyarodva kétszer keresztezi a patakot, végül nagy balkanyarral éri el a három völgy találkozásánál fekvő, kulcsos turistaházairól ismert Kisirtás megállóhelyet.

Az ütközőbak mellett, a Kollár-völgyön át juthatunk el a Kisinóczi turistaházhoz és a Nagy-Hideg-hegyre. A hajdani Kereszt-völgy-Kammerhof szárnyvonal helyének kitisztításával pompás kerékpárutat lehetne kialakítani.

A kis szerelvény mögött átállítják a váltót, a vonat tolt menetben 600 métert kanyarog a Tolmács-hegy árnyas oldalában. Ez a pálya különleges, müemlékké nyilvánított szakasza.

A Börzsönyben a szintkülönbséget több helyen ún. csúcsfordítók építésével küzdötték le a vasútépítők, sajnos csak ez az egy maradt fenn – utolsóként – Magyarországon. Hasonló műszaki megoldással legközelebb Szlovákiában, a Beszkidekben, a lengyel határ mellett találkozhatunk (Vychylovka-Kysucka erdei múzeumvasút).

A tolmács-hegyi csúcsfordítótól – most a mozdony előtt váltanak – ismét előre folytatódik a kalandos kisvonatozás. A hegyoldalban, majd hatalmas patkó alakban kapaszkodik a mozdony, s felér a 420 méter magasan fekvő, sűrű lucfenyős végállomásra, Nagyirtásra.

Észak felé gyalogtúra Kisirtáspuszta felé ereszkedik, dél felé – műutat keresztezve – a Bezina-völgyön át Márianosztrára juthatunk el. Az aszfaltutat jobbra keresztezve az erősen emelkedő szekérúton a Nagy-Koppány-Nagy-Gizella felé túrázhatunk, vagy a Hosszú-bércen át visszatérhetünk Nagybörzsönybe. A műúton balra Nagyirtáspusztára, a Szent Orbán Erdei Hotelhez sétálhatunk. A vonalat október első szombatján ünneplik.

A Börzsöny Budapestről leggyorsabban a 2A gyorsforgalmi úton közelíthető meg. Ez Vácot a Naszály oldalában elkerülve egyesül a Bp-Dunakeszi-Göd-Vác felfűzésével futó 2-es főúttal, a 12-es út kiágazása a Dunakanyaron át Szobra, amely Katalinpuszta-Szendehely-nógrádi és diósjenői elágazások – Rétság – 22-es főút csomópontja – Nagyoroszi-Drégelypalánk-Hont-Parassapuszta útvonalon a szlovákiai Ipolyságra vezet. Vasúton a Nyugatiból a 70-es vonalat követve Szob állomásig utazunk, onnan a kisvasútra átsétálunk.

Tóth Gábor

Kemencei-kisvasút Feketevölgyi szakasza felújításra várva

A Fekete-völgy

A Csarana-völgy déli része

Vasutak a Vadnyugaton (1. rész)

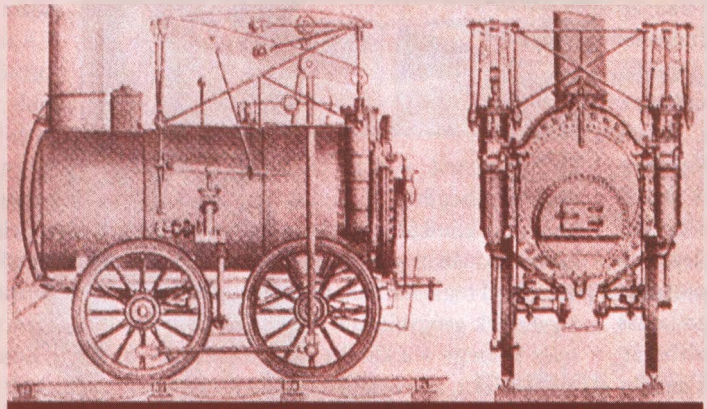
Idegen tollak

NOHA A VASÚT, A GŐZVONTATÁS NEM AMERIKAI TALÁLMÁNY, MÉGIS FORRADALMI HATÁSÁT AZ „ÚJ VILÁG" VASÚTJAINAK FEJLŐDÉSÉN KERESZTÜL LEHET IGAZÁN LEMÉRNI. MERÉSZSÉG, VAGYON, TALÁLMÁNYOK S TÖRTÉNELEMFORMÁLÓ ERŐ KAPCSOLÓDIK ÖSSZE ÖRÖKRE A „TÜZES LÓ" ÚTJÁVAL.

A civilizált világ három mozgatójának (a még civilizált XIX. században) a sajtót, a távírót és a gőzgépet tartották. *James Wattnak* még a későbbi *„korai kétütemű je"* is messze volt a járműnek még a lehetőségétől is – különösen, hogy a gőznyomás meglehetősen alacsony volt. *Richard Trevithick* segített ezen: kifejlesztette az 5 bar nyomású gőzgépet, s 1802-ben gőzautója az első autók egyikeként járta az utakat; majd 1804 februárjában Dél-Walesben megépítette és pályára állította az első gőzmozdonyt, a 8 tonnás *„Pennydarren"*-t, amely a pennydarreni vasműben húzta a tehervagonokat. Ezt a *„Catch me who can"* (Kapj el, ha tudsz) követte, amelyen a merészebb közönség 1 shillingért utazhatott („fogócskázhatott") egy mai értelemben vett *„szórakoztató centrumban"*. Mivel azonban a sínek nem bírták a gép súlyát, a mozdony egy napon kisiklott és *„a történet"* itt kissé megbicsaklott.

Macska-mocsár projekt

Egy szénbányász, az elemi iskoláit is esti iskolában végző *George Stephenson* 1812-es Killingworth-ben gépésszé való előlépése hozta a sokak által ismert nagy fordulat kezdetét, s 1814-ben az egyszerű munkás megépítette élete első mozdonyát. A *„Mylord"* remekmű volt, az 1825-ös *„Locomotion"* pedig már 16 mérfölddel robogott óránként, és az 1829-ben épített 4,32 tonnás *„Rocket"* (Rakéta) Manchester és Liverpool között aratott győzelme a legtöbbek számára ismert – kocsik nélkül óránként 29 mérföldes (47 km) sebességet produkált, más források szerint 50 ill. 58 km/h volt a végsebesség. (A siker titka a tűztérben magas nyomású légáramot létrehozó párologtató rendszer volt.) Kevéssé ismert viszont, hogy a *„mester"* hírnevéhez akkoriban az is hozzájárult, hogy a Stockton-Darlington útvonal *„Macska-mocsár"* nevű részén úgy haladt át a vasparipa, hogy azt nem nyelte el az a legendás ingovány, amelyről úgy tartották, hogy lovastul tűnnek el az arra tévedők – természetesen nem csak az hatott, hogy Stephenson gőzmozdonyát még a mocsár is tiszteletben tartotta, hanem az is, hogy (akkor!) a tervezett költségek feléből sikerült megvalósítani „a projektet".



A csak nevében félelmetes stourbridge-i oroszlán

Mindezek után nem csoda, hogy számos angol mozdonyt exportáltak az új kontinensre. Sőt akad számos történész, akik úgy vélik, hogy az amerikai vasútépítés hihetetlen haszna *(erről későbbi számunkban bővebben olvashatnak – a szerk.)* nem az Egyesült Államokat gazdagította, hanem elsősorban az angolokat és németeket. Mindaddig (1860-70-es évekig), amíg Pittsbugh-ben is megkezdték az acélsínek gyártását, a sínek tekintélyes hányadát a német Krupp-művek szállította. Tény továbbá, hogy amikor a fafűtésről áttértek a mozdonyok szénfűtésére, rengeteg szenet importáltak a németországi bányákból.

Bár az 1850-es évek közepéig jócskán érkeztek mozdonyok a jó öreg Angliából, a hazai (amerikai) kísérletek sem elhanyagolhatóak. Az első híradás 1813-ból való, amelyben a nagyközönség arról olvashatott, hogy William Hedley Puffing Billy-je (Pöfögő Pufija) felváltotta a lovakat és óránként akár 5 mérföldes sebességgel is képpes robogni az utánaakasztott tíz szeneskocsival. 1825-ben *John Stevens* ezredes hobokeni birtokán bemutatott egy egyhengeres gőzhajtású lokomotívot, azonban a síneken körbekörbe szaladgáló gépezetet a nagyközönség csak afféle bohóságnak tekintette.

Az oroszlánszelidítő

Az ügyet a Delaware&Hudson Csatornatársaság igazgatója, John B. Jervis vette komolyan, aki *Horatio Allen* nevű mérnökét 1828-ban átküldte Angliába, hogy lóvasútjuk fasíneinek kicseréléséhez vásároljon vas síneket (a '60-as évekig az úgynevezett „buzgatott" vas volt a sínek alapanyaga; akkortól vált egyre gyakoribbá az acélsín). Az innovatív gondolkodású igazgató arra bíztatta beosztottját, nézze meg a masinákat is, s ha valóban megérik a pénzüket, vegyen belőlük négyet.

1829. május 13-án érkezett New Yorkba az első angol mozdony, amelyet a kor sajtója óriás szöcskeként említ: *„Hajtókerekei tölgyfából vannak, súlyos kovácsoltvas abroncsokkal erősítve. Elöl valami dühösen maga elé meredő oroszlánfej fém dombormű díszíti."* Mivel az angliai Stourbridge-ben a Foster, Rastrick&Company készítette a leginkább bojlerre emlékeztető gépet, így annak neve *„Stourbridge Oroszlánja"* lett. Júniusban egy New York-i öntöde udvarán csodálhatták az érdeklődők, júliusban azonban *„vízre tették"*, s hajón a Pennsylvania állambeli Honesdalebe szállították. Augusztus elején felkészítették első útjára, amely a kikötő és a carbondalei bányák közötti fenyőfa síneket jelentette. A *„sínek"* az embertelenül sok csapadéktól megvetemedtek, korhatagok lettek, mi több, egy harminc láb mély vízmosás fölött is átvezettek, azonban Horatio Allen kész volt az első próbaút egyedüli megtételére, bár tanácstalan volt hogy lassan haladjon-e vagy nagyobb gőzt adva *„sebesebben"*, a gyorsaság mellett döntve arra gondolt, *„eljön a nap, amikor tisztelettel emlegetik majd ezt a vállalkozást"*.

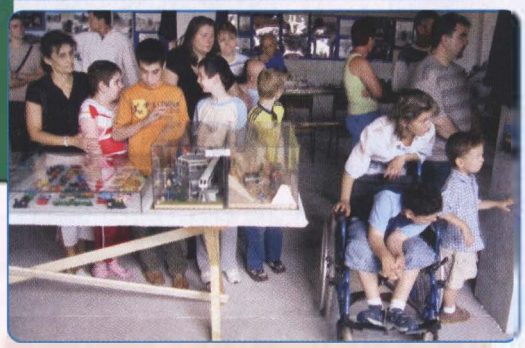
Ez volt az első igazi gőzös út a nyugati féltekén s a rettenthetetlen *„oroszlánszelidító"* 1831-ben egyik korábbi igazgatójával elkészítette az első jelentős amerikai mozdonyt, a *„Best Friend of Charleston"*-t (Charleston Kebelbarátját). Még azon év június 17-én Amerika első menetrendszerűen közlekedő személyvonatának mozdonya felrobbant, mivel a fűtő alábecsülve a gőz feszítőerejét, *„kipányvázta"* (megkötötte) az emelőkart. Allen ismét kitett magáért: a maradványokból sikerült új lokomotívot készítenie – amely a frappáns *„Főnix"* nevet kapta. A Charleston&Hamburg Vasúttársaságnak azonban az utazóközönség bizalmának visszanyerése érdekében ki kellett találnia valamit s ez nem volt más, mint hogy attól fogva (és még hosszú éveken át) gyapotbálákkal megrakott vagont iktattak a mozdony és a személykocsik közé.

Fehérvári Nándor

(Következő számunkban a lóerő és a gőzerő illetve a víziút és a vasút nem minden tekintetben tisztességes „versenyéről" írunk.)

Ádiért zakatoltak a vonatok Szegeden

JÓTÉKONYSÁGI VASÚTMODELL KIÁLLÍTÁST SZERVEZTEK MUNKATÁRSUK GYERMEKÉNEK GYÓGYÍTÁSA ÉRDEKÉBEN A SZEGEDI VASUTASOK.



A 37 éves *Varga István* a Gépészeti Üzletág Szegedi Fenntartási Műhelyének járművillamossági szerelője Szegeden él, féltő gonddal nevelik élettársával elsőszülött gyermekük, Ádámot és ötéves testvérét, Ákost. Ádám 1996. december 2-án – a születéskor bekövetkezett oxigénhiányos állapot miatt – multiplex agyi károsodást szenvedett. A mozgássérült – hasonló korú társaitól szellemileg is elmaradt – kisfiú csak mászva illetve tolókocsival tud közlekedni. A speciális gondoskodás miatt külön erre a célra létesített iskolába jár, nehezen ír és olvas, jelenleg negyedik osztályba jár. Súlyos betegsége ellenére aranyos, életvidám, emberszerető, okos kisfiú. Édesanyja folyamatosan otthon tartózkodik, hogy gyermekének állandó felügyeletét ellássa, iskolábajárását biztosítsa. A szülők eddig mindent megtettek gyermekük állapotának javulásáért, ám eddig nem sok eredménnyel. A kis Ádi leleteit – az S.O.S. Szolgálat Alapítvány segítségével – kijuttatták Kínába a Shenzeni klinikára, ahonnan biztató választ kaptak. Kínában – a jelzett klinikán – őssejtkezeléssel foglalkoznak, és nagy esélyt látnak a gyermek gyógyulására. A külföldi gyógykezelés költsége – a klinika közlése szerint – 6 millió forint, amely meghaladja a szerény körülmények között élő vasutas család anyagi lehetőségeit. Ezért a nyilvánossághoz és a vasutas közösséghez fordultak segítségért. A vasútnál gyűjtés indult a kisfiú gyógykezelésére, ám István munkahelye és a Vasúttörténeti Alapítvány Vasútmodellező Baráti Köre különleges akciót is indított.

Jótékonysági Vasútmodell Kiállítást szerveztek Szegeden, a MÁV Nagyállomás melletti ebédlőben 2007. június 8-10. között. A látványos kiállítás teljes bevételét *Varga Ádám* gyógykezelésére ajánlották fel a szervezők. A rendezvényt *Szabó Gyula*, nyugalmazott vasútigazgató, a Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriumának Elnöke, *Kaposvári Péter* igazgató, területi képviselő, és *Szilágyi Károly*, a Gépészeti üzletág Szegedi Körzeti Járműfenntartási Központ vezetője nyitotta meg június 8-án délelőtt 10 órakor a kis Ádám és szülei jelenlétében.

A szervezők tájékoztatása szerint 650 látogatója volt a háromnapos kiállításnak, több mint 200 ezer forint volt a jegybevétel és 53 ezer forint adomány gyűlt össze a kisfiú gyógykezelésére. A gyűjtés június utolsó hétvégéjén – a Veresegyházi Országos Vasútmodell Kiállításon – tovább folytatódik, de a Szegedi Területi Juliálison is karitatív akciót szerveznek a család megsegítésére.

Ádám a rendezvény zárásakor azt mondta:

– Köszönöm mindenkinek! Meg akarok gyógyulni!

Adományokat a következő alszámlára lehet utalni a családnak:

Napos Oldal Alapítvány-Varga Ádám, számlaszám:

11735005-20530530

Szentes Bíró Ferenc

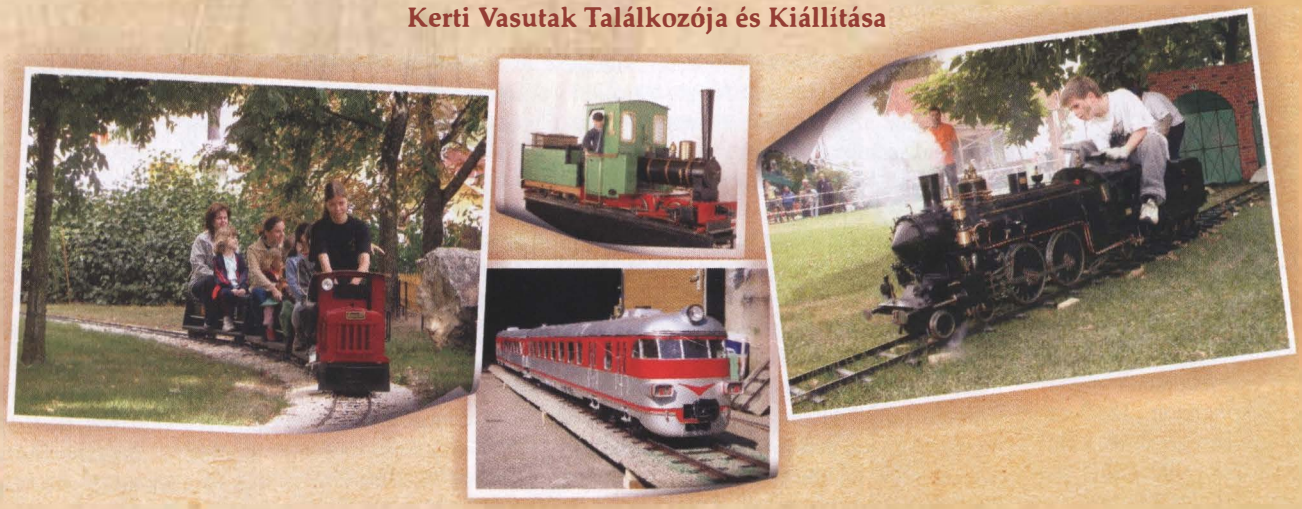
MAGYAR

VASÚTTÖRTÉNETI PARK

Európa legnagyobb, interaktív, szabadtéri vasúti múzeuma

augusztus 18-20.

Kerti Vasutak Találkozója és Kiállítása



Elérhetőségeink:
H-1142 Budapest, Tatai út 95. Tel.: (+36 1) 450-1497, 238-0558
Nyitva: hétfő kivételével minden nap: 10.00.-18.00.
www.vasuttortenetipark.hu

kicsi kamat izgalmak nélkül

apró kamatok
forint alapon
THM 14,44%-tól

személyi kölcsön
1% kamatkedvezménnyel
a **VSZ** tagjainak

Biztonságban jobb.
A **marbles™** személyi kölcsön egészen kicsi kamatokat kínál forint alapon, **árfolyamkockázat és jelzálogfedezet nélkül.**
Ha már van hiteled magas kamattal, gurulj át hozzánk, és cseréld le!

forintalapú marbles™ személyi kölcsön 150 000 forinttól 4 millió forintig 1% kamatkedvezménnyel a VSZ tagjainak

Hitelösszeg	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
500 000 Ft	11 574 Ft	0 Ft	20,27%
850 000 Ft	17 697 Ft	0 Ft	15,39%
1 500 000 Ft	30 556 Ft	0 Ft	14,44%

Hívj minket még ma!

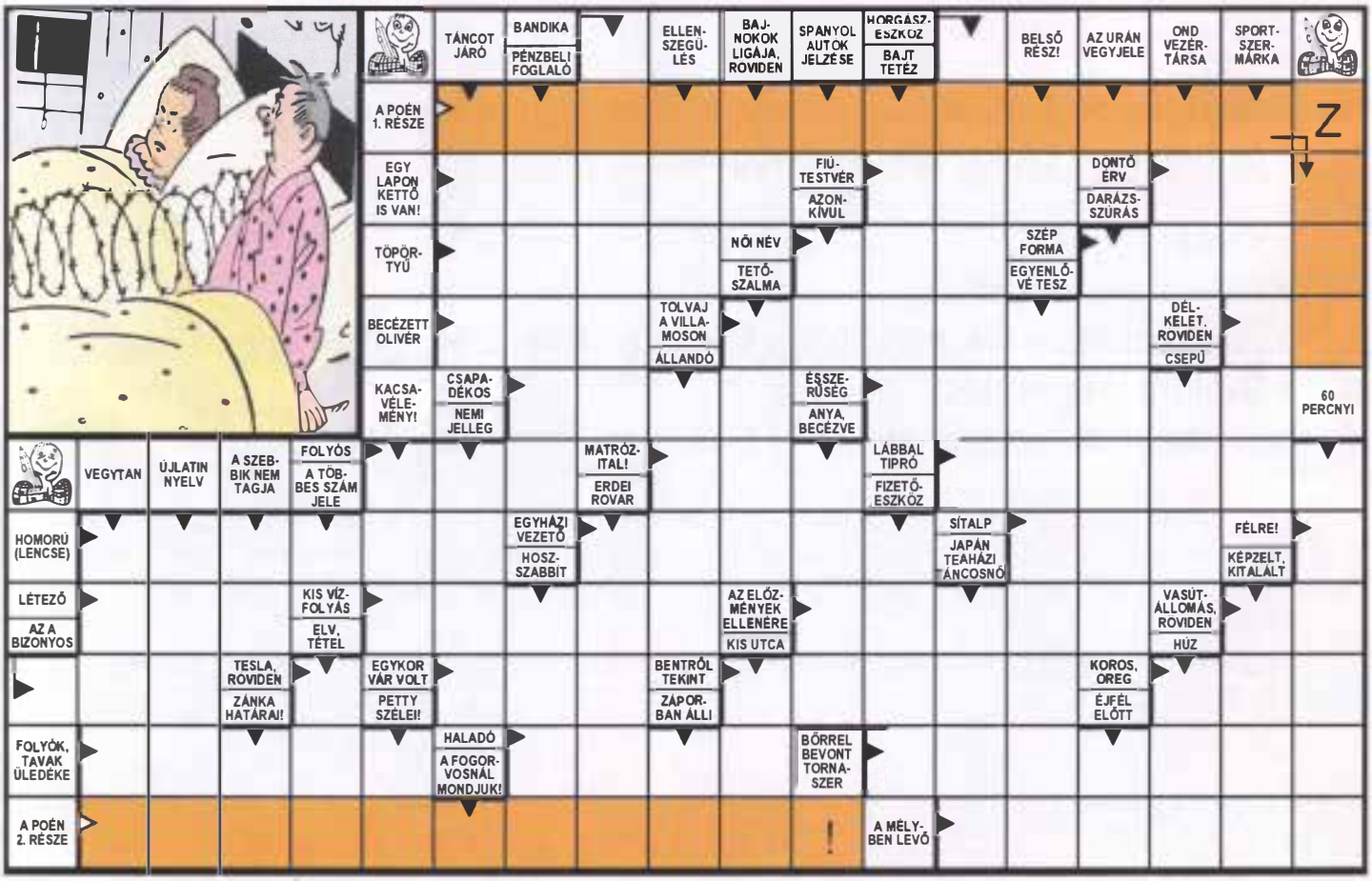
marbles™ személyi kölcsön
(06 40) 480-480
www.**marbles**.hu

KUTSO/0407

A HSBC Csoport tagja

A HSBC Holdings Plc 2004-ben a világ legjobb bankjának választotta az Euromoney Magazin. A forintalapú marbles™ személyi kölcsönt a Beneficial Zrt. nyújtja, amely a HSBC Csoport tagja. A kölcsön minden esetben a Beneficial Zrt. által végzett hitelbírálat függvénye. A fenti példáknál a futamidő 72 hónap. A THM mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. A kölcsön igénylésének alapfeltételei: betöltött 21. életév, a jövedelem bankszámlára érkezzen, minimum nettó 55 000 Ft jövedelem.

THM: 14,44%-25,49%



BUDAPEST BANK

A GE Money Bank tagja

UniverZoo

nagyonállat!

Universo Diákszámla

Nyiss számlát és karmolj rá az ajándékokra!

Hallgass az ösztöneidre!

Ha most Universo Diákszámlát nyitsz, azonnal egy nagyon állat pólót kapsz. Ja, és az Universo Diákszámlával ingyenes:

- **a számlanyitás,**
- **a havi számlavezetés,**
- **az elektronikus főkártya (Visa Electron, Cirrus Maestro) éves díja,**
- **a Diákhitel igénylés,**
- **havi 2 darab készpénzfelvétel Budapest Bank-os ATM-ből.**

A bankkártyáddal pedig 5-20%-os kedvezményt kapsz a Magyar Kedvezményhálózat emblémájával megjelölt helyeken – fitnesztermekben, nyelviskolákban, autósiskolákban, sportáruházakban, strandokon és víziparkokban –, melyek köre folyamatosan bővül. További részletek a www.kedvezmenyhalozat.hu honlapon.

Sőt a Budapest Internetbank® és a Budapest Mobilbank® Plusz SMS szolgáltatása is havidíjmentes. Csak úgy mondom.

Az akció 2007. október 31-ig tart. Részletek a bankfiókokban és a www.univerzoo.hu honlapon. Póló csak a készlet erejéig. Szolgáltatásainkat 14-22 éves korú diákoknak ajánljuk, igénybevételükhöz hozd magaddal diákigazolványodat.

Budapest TeleBank: 06-40 / 477 777 ■ www.univerzoo.hu

2007. SZEPTEMBER

Megjelenik: 15 500 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVA: 1904-BEN

LI/9

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

A tartalomból:

- MÁV Cargo privatizáció *(5-9. oldal)*
- Vasútegészségügyi infó *(6. oldal)*
- Változtak a szabadság kiadására vonatkozó szabályok *(7. oldal)*
- Rekviem egy vasúti hivatalért *(8. oldal)*
- Járműjavítósok sportnapja *(13. oldal)*
- Történelmi TOTÓ *(16. oldal)*

Ferencváros szélsőségei

Érezd az összefogás erejét!

Kirándulás Nyugat-Dunántúlra és Grazba

A VSZ Debreceni Pályavasúti Üzletág Területi Központ Távközlő-, Erősáramú és Biztosítóberendezési Osztály Biztosítóberendezési Alosztályán működő Szakszervezeti Bizottsága a VSZ Nyugdíjas Szervezetével együttműködve 2007. október 19-23. között kirándulást szervez.

A programból: Zircen az Arborétumot és az Apátsági templomot nézzük meg, Herenden meglátogatjuk a Porcelániumot, Jákon a Templomot, Körmenden a Batthyány kastélyt és a város nevezetességeit. Szalafőn a Pityerszeren a Népi Műemlék együttest, Őriszentpéteren az Árpád-kori templomot és a középkori téglaégetőt, Pankaszon a haranglábat, Zalaegerszegen a Falumúzeumot, az Olajmúzeumot, a város történelmi és idegenforgalmi nevezetességeit.

Grazban megnézzük a város látványosságait, Szombathelyen a Kámoni Arborétumot és egyéb fontosabb történelmi nevezetességet.

A kirándulást vonattal szervezzük, kivéve az őrségi és Zalaegerszegi látogatást, amikor autóbusszal utazunk.

Indulás-érkezés: 2007. október 19-én, 14 óra 08 perckor indulunk Debrecenből, és október 23-án, 21 óra 52 perckor érkezünk vissza. A más területekről résztvevők Debrecenben, Budapesten a Déli pályaudvaron és Veszprémben csatlakozhatnak a csoporthoz. A résztvevőket az első éjszakán Zircen, panzióban (2, 3, 4 ágyas szobákban), és három éjszakán Szombathelyen, középiskolai kollégiumban (4, 5, 6 ágyas szobákban) helyezzük el. Három estén vacsorát, az utolsó napon ebédet biztosítunk.

Részvételi díj: felnőtteknek 24.000 Forint/fő, nyugdíjasoknak 23.000 Forint/fő, diákoknak 22.000 Forint/fő.

Az utazáshoz 48 hely áll rendelkezésre.

Jelentkezési határidő: 2007. október 5.

A kirándulás részletes kiírása, valamint bővebb tájékoztatás a szervezőtől, Vass Zoltántól kérhető a 06-20-973-9779, vagy esténként 20.00-22.00 óra között az 52/481-766 telefonszámokon.

Várja Önt Magyarország első állatparkja Nyíregyházán!

Sóstó Zoo Nyíregyházi Állatpark

SÓSTÓZOO

Egy 24 hektáros tölgy erdőben több mint 3500 állat

VSZ tagok kedvezményes belépője előjegyezhető Bíró Bélánénál a 03/43-70 vasútüzemi telefonszámon.

Nyitva egész évben 9-19 óráig

4431 Nyíregyháza-Sóstófürdő
Tel.: 06 42-479-702, Fax: 06 42-402-031
www.sostozoo.hu, e-mail: info@sostozoo.hu, office@sostozoo.hu

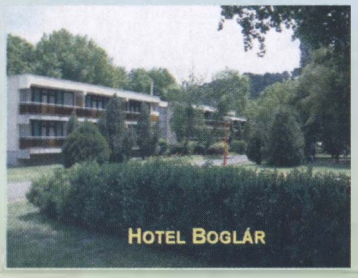
MÁV LOKOMOTIV HOTELS ZRt.

NYÁRUTÓ — ŐSZ

HASZNÁLJA KI A JÓIDŐT, AMÍG LEHET!

KEDVEZMÉNYES AJÁNLATOK MÁV AKTÍV DOLGOZÓK ÉS CSALÁDTAGJAIK RÉSZÉRE

2007.08.28.—10.31.


HOTEL BOGLÁR

HOTEL GÁRDONY

HOTEL VONYARC

Üdülési Csekk

3 nap / 2 éj félpanziós ellátással 12 300.-Ft/fő
5 nap / 4 éj félpanziós ellátással 23 200.-Ft/fő
8 nap / 7 éj félpanziós ellátással 36 700.-Ft/fő

Vasutas Egészségpénztár

Az akció más kedvezménnyel nem vonható össze. A 7 éjszakás ajánlatunk egy ismerkedési, valamint egy búcsúestre szóló meghívást is tartalmaz.

Gyermekkedvezmény: 2-14 éves korig vehető igénybe. 2 év alatti gyermek ingyenesen tartózkodhat szüleivel egy szobában.

Áraink tartalmazzák a szállást félpanzióval. Az idegenforgalmi adó helyben, külön fizetendő. Üdülési csekket, Sodexho Pass és Ticket Restaurant meleg étkezési utalványokat elfogadunk, valamint a szolgáltatás kiegyenlíthető Vasutas Egészségpénztáron keresztül is.

További információ:

Hotel Boglár: 06-85-350-634
Hotel Gárdony: 06-22-579-022
Hotel Vonyarc: 06-83-348-035

Szobafoglalás: Üdülőjegyeket a Vasutasok Szakszervezete Területi Képviseletein lehet igényelni.

www.mavhotels.hu

Ferencváros szélsőségei

Moldova György „Akit a mozdony füstje megcsapott” című riportkönyve Ferencvárosban kezdődik. Nem véletlenül, hiszen ez a vasúti csomópont elhelyezkedésénél fogva központi szerepet játszik nem csak Budapest, hanem az egész ország vasúti forgalmának lebonyolításában. De nem csak ezért fogadta el a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a VSZ helyi alapszervezetének meghívását, hanem azért is, mert az itt dolgozó VSZ tagok közössége kiemelt szerepet játszik szervezetünk életében.

2007. augusztus 29-én délelőtt a VSZ Elnökségét *Majoros Ferenc* szb-titkár és *Horváth István* szb-elnök köszöntötte, majd *Nyíri András,* Budapest Ferencváros Forgalmi Csomópont főnöke adott rövid áttekintést a szolgálati hely feladatáról. Ezt követően a testület tagjai megtekintették az állomás *„idegközpontját”*. A Magyarországon egyedülálló irányítóterem falán a személy- és teherpályaudvar teljes vágányhálózatán zajló forgalom követhető.

A rövid üzemlátogatás után a helyi VSZ-es alapszervezet Szakszervezeti Bizottsága és az Elnökség együttes ülésen vett részt. Az első napirend keretében Majoros Ferenc mutatta be a csomóponton folyó szakszervezeti munkát. Mint elmondta, pillanatnyilag kettőszázöt tagjuk van. Az alapszervezet működési területe Ferencvárostól-Kiskunlacházáig és Dabasig terjed.

1993-óta jelentős szerepet játszanak a helyi üzemi tanács és munkavédelmi bizottság összeállításában és működésében. Az elmúlt évek során általában 85-90%-ban képviseltették magukat a két testületben, jelenleg pedig mindkét érdekképviseleti szerv hét-hét tagját az alapszervezetükből választották meg.

Büszkék arra, hogy alapszervezetük elnöke, Horváth István a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsának több ciklus óta elnöke, Majoros Ferencet pedig legutóbb a Központi Munkavédelmi Bizottság tagjává delegálták.

A munkáltatóval mind helyi, mind területi szinten kiegyensúlyozott viszonyt ápolnak. Taglétszámukkal a VSZ legnagyobb alapszervezetei közé tartoznak, de tovább szeretnék növelni a szervezettségüket. Kiemelt feladatuknak tekintik az állandó, folyamatos tagszervezést, azon belül a fiatalok bevonását testületekbe. Törekvésüket bizonyítja, hogy idén két tagjuk csatlakozott a VSZ Ifjúsági tagozatához.

Majoros Ferenc tájékoztatja a VSZ Elnökségét

Tagjaikat élénken foglalkoztatják mindazon témák, melyeket önmagukra nézve hátrányosnak tartanak. Ilyenek például a vezető váltókezelő és váltókezelő, a rendelkező forgalmi szolgálattevő és forgalmi szolgálattevő egyazon bérkategóriába történő besorolása, a senioritás elvének szinte teljes figyelmen kívül hagyása.

Végezetül Majoros Ferenc szólt a rendező pályaudvar kritikán aluli munkakörülményeiről is, amelyek méltatlanok a csomóponton végzett tevékenységhez.

Ferencváros sok tekintetben ellentmondásos helyzetben van. Területén halad keresztül a Budapest-Hegyeshalom fővonal személyforgalmának nagyobb hányada és a Budapest-Kelebia fővonal teljes személyforgalma. Lebonyolítja az ország keleti és nyugati része között közlekedő, de Budapesten rendezésre nem kerülő átmenő tehervonatok forgalmát, különösen nagy fontosságú Soroksár-Terminál és Budapest-Soroksári út rendező vonatkozásában játszott szerepe. Vonatokat indít valamennyi fővonalra. Az állomásra koncentrálódik a nemzetközi és belföldi gyorstehervonatok, valamint úgynevezett kiemelt fontosságú vonatok forgalmának döntő hányada, és az irányvonatok képzésének hálózati szinten mintegy 80%-a. Jelenlegi gurítódombjával a hálózaton belül betölti a *„fordítókorong”* szerepét.

Ezzel szemben a munkakörülmények semmivel sem jobbak, mint bárhol az országban. Az állomásrész férfi öltözőjét ugyan 2003-ban, a felvételi épület szociális blokkját 2006-ban felújították, de a felvételi épület felújítása anyagi források hiánya miatt elmaradt.

A vágányok közötti szolgálati helyek és a felvételi épület szolgálati helyei felújításra szorulnak, sőt lassan emberi tartózkodásra is alkalmatlanná válik például a Nyugati Rendező II. számú őrhelye.

Talán ennek is köszönhető, hogy az állomáson dolgozók megközelítőleg 90%-a nem budapesti. Budapestről és az elővárosi térségből szinte alig-alig akad jelentkező az üres álláshelyekre. A néhány esetleges jelentkező azonnal meggondolja magát, amint szembesül az elvárásokkal és a munkabérrel. Az állomási munkavállalók közel fele 70-100 kilométerről, harmada 100-150 kilométerről, tizede pedig 150-200 kilométerről jár szolgálatba. A csomóponton szinte állandó a technológiai létszámhiány.

Különösen kritikus a helyzet a nehéz fizikai munkakörökben – sarus, kocsirendező, váltókezelő, tolatásvezető – foglalkoztatottaknál. Az esetleges munkásszállói elhelyezést – annak állapota miatt – sokan nem vállalják, így sokszor órákat töltenek azzal, hogy beérjenek a munkahelyükre. Egyre inkább terjedő jelenség, hogy a munkavállalók jelentős része másodállásból jön szolgálatba.

Korábban ez csak a fizikai munkakörökre volt jellemző, mára azonban már a magasabb presztízsű forgalmi szolgálattevői munkakörökre is igaz.

Magyar Vasutas 1896

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja – Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete; www.vsz.hu; E-mail: vsz@t-online.hu – Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, (magyarvasutas@vsz.hu) a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: Károlyi Marianna; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8; Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomás: Tízpont Nyomdaipari Társaság: 06/70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.tizpont.hu; ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/ év

Forgalmi hírek

Pályavasúti Érdek-egyeztető Tanács

Július 12-én az üzletág III. negyedévi foglalkoztatási tervét vitattuk meg. Ismét kifogásolnunk kellett, hogy a tervekben munkáltatói rendes felmondások szerepelnek, amelyek ellentétesek a 2007-re kötött foglalkoztatási megállapodással. Ezek rendezésére, illetve a megállapodásoknak megfelelő másik munkahely felajánlására szólítottuk fel a munkáltatót.

Kifogásoltuk, hogy a létszámproblémákkal küszködő forgalmi szakágnál alacsony a létszámfelvételi terv. A munkáltató szerint ennek az az oka, hogy a meghirdetett helyeket sem tudják betölteni, mert a vasúti munkahely nem vonzó a munkaerőpiacon és emellett az orvosi alkalmassággal is akadnak problémák. Elsősorban a budapesti és az elővárosi létszámhiány megszüntetésére lakhatási támogatás illetve más ösztönző rendszer kidolgozásán fáradoznak.

Munkaközi szünet

A munkáltató átadott egy újabb tervezetet a munkaközi szünet kiadásával kapcsolatos problémák kezelésére.

Szakszervezetünk eredeti felvetése a 100-as vonal Kőbánya-Kispest-Cegléd vonalszakasz munkaközi szünet kiadási problémáira, a törvénytelen gyakorlat megszüntetésére vonatkozott.

Az általunk felvetett problémát azonban kiterjesztette a 2006. 12. 10-től bevezetett menetrend.

A munkáltató több tervezetet dolgozott ki az elmúlt időszakban a helyzet kezelésére, de ezek egyikét sem valósították meg, melynek több oka van. A plusz létszámot igénylő közbeváltós megoldásra nincs ember, a *„csúsztatott munkarend"* bevezetése után ennyi ember sem lenne, a munkaközi szünet több részletben történő kiadása viszont további törvénytelenséget eredményezne.

Véleményünk szerint az utóbbi kettő bevezetéséről nem is érdemes tovább gondolkodni. Ha a menetrendet nem lehet megváltoztatni – melyre tudjuk, hogy kísérletek történtek illetve történnek –, akkor csakis a többlet létszám biztosítása lehet az egyetlen és igazi, bár tudjuk a leghosszadalmasabb megoldás.

Véleményünk szerint a közbeváltós modell kialakításán kell munkálkodni a jövőben, melynek első lépéseként a munkáltatónak be kell mutatnia a következő PÉT ülésen elsősorban azt, hogy a Vecsés, Üllő és Monor állomásokon az új berendezés átadásával felszabadult, majd pedig a mellékvonali személyszállítási szolgáltatás szüneteltetése okán felszabadult munkaerőt hogyan hasznosította a munkaközi szünet kiadhatósága érdekében. Ezen kívül a jövőben valamennyi PÉT ülésen be kell mutatnia, hogy milyen intézkedések (létszámfelvételek, áthelyezések, képzések) születtek, illetve azok milyen hatással lesznek a probléma megoldására.

Az elővárosi vonalak létszámproblémáinak megoldására kidolgozandó bérezési, pótlékolási, áttelepülés támogatási rendszer kidolgozását támogatjuk, melynek megalkotásában részt is kívánunk venni.

A munkáltató a Kollektív Szerződés 40. §-ának módosítását is javasolta, mely lehetővé tenné a munkaközi szünet több részletben történő kiadását. A Vasutasok Szakszervezete ezt a módosítást elutasítja.

Menesztés

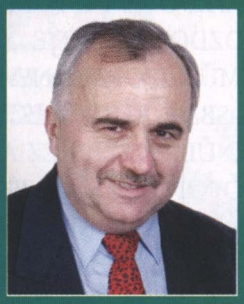
Az új forgalmi utasítás hatálybalépésétől megváltoznak a menesztés szabályai: egyes szolgálati helyeken a forgalmi szolgálattevők helyett a vezető jegyvizsgálók is menesztethik a vonatokat. Az kérdeztük a munkáltatótól, hogy mely szolgálati helyek tartoznak ebbe a körbe, és az ott jelenleg szolgálatot teljesítő munkavállalókkal milyen terveik vannak.

A munkáltató konkrét választ a mai napig nem adott, lista ma sincs az érintett szolgálati helyekről. Egyelőre felmérés készül arról, hogy melyek azok az egyéni kijárati jelzővel és széles peronnal rendelkező állomások, amelyek bekerülhetnek a felsorolásba.

A munkáltató képviselője kijelentette, hogy a menesztési tevékenység megszűnésének következményeként felszabaduló munkaerőre szükség van, mindenkinek fel tudnak ajánlani másik munkahelyet.

Érdekvédelem helyett félretájékoztatás?!

Miért érdeke az egyik szakszervezet néhány helyi képviselőjének a munkavállalók félretájékoztatása a MÁV-START Zrt. megalakulását megelőző tárgyalásokról? Nem tudható, hogy az említett tisztségviselők téves információ alapján, vagy önös érdekből próbálják a munkavállalókat megtéveszteni.



Fridrich Imre

Megítélésem szerint az érintettek korrekt tájékoztatást érdemelnek, melyet a Vasutasok Szakszervezete a tárgyalások folyamatában valamint a megállapodás aláírása után is megtett. A pontos tájékoztatás alátámasztásául közlünk néhány idézetet a VÉT szószerinti jegyzőkönyvéből.

Az első és igen lényeges tény: a tárgyalások a MÁV Zrt. vezetői és a reprezentatív szakszervezetek között folytak. A MÁV START Zrt. vezetői így nem is tehettek volna ajánlatot a szakszervezetek részére.

A bérrel kapcsolatban idézem a munkáltató álláspontját: *„...Az, hogy csak a kiszervezés miatt béremelést hajtsunk végre, nem kivitelezhető, és kategorikusan elutasítom azért, mert üzleti feltételek nem állnak rendelkezésre. Ha arról beszélünk, hogy mégis, valamilyen formában tudjunk egy megnyugtatót mondani a munkavállalóknak, akkor a munkáltatói oldalról hajlandóság van arra, hogy a munkaidőnövekedést határozatlan idejűvé tegyük, nem növekszenek a költségek, mert a munkaidőt most megnöveltük erre az évre vonatkozóan. Hogyha szeretnénk valamilyen garanciát nyújtani a munkavállalóknak béroldalról, akkor ezt a munkaidő-növekedést jövő évre, vagy következő évre is, az Üzleti Tervnek megfelelően, határozatlan idejűvé tudjuk tenni."*

A munkáltatói oldal álláspontja elégé határozott volt.

A Vasutasok Szakszervezete a bér mellett lényeges elemnek tartotta a foglalkoztatás-biztonságot. A munkáltató véleménye: *„...Úgy gondolom, és ezt most többedszer mondom el, vagy foglalkoztatás, vagy bérfejlesztés. Tehát még egyszer, a múltkor is elmondtam, a személyszállítási kiszervezéshez kötődően nem csináltunk külön átszervezési intézkedést, nincsen jelentős létszámleépítés, és az átnyújtott megállapodás-tervezetben a továbbiakban is garantáljuk a foglalkoztatási színvonal megtartását, ami azt jelenti, hogy ha azt nézzük meg, hogy létszámsor bér, akkor a szorzat ugyanaz maradt. Egyébként a Cargo esetében is, mert nagyjából olyan létszámleépítés valósult meg, amilyen mértékű bérfejlesztést kaptak."... ...„De továbbra is csak azt tudom mondani, hogy munkabérnövelésre nincs lehetőség, hiszen gyakorlatilag többletet vállalunk a MÁV-nál is érvényes foglalkoztatási garanciákhoz képest."*

Ezek voltak a zord tények, és még egy fontos tény azon szakszervezet vezetőjének a felszólalása, melynek tisztségviselői nem a tényekről adnak információt a munkavállalóknak: *„...a munkáltató egyértelműen nyilatkozott arról, hogy a 10%-ot nem óhajtja beépíteni a megállapodásokba. Én nyilatkoztam arra vonatkozóan, hogy a megállapodásokat milyen formában tudjuk elfogadni. Részünkről az ügy le van zárva. Majd ha változik, akkor szóltok. Viszontlátásra."*

Zárszóként szeretném elmondani, hogy az egyik honlapon találtam egy érdekes szavazást, melynek témája az igazmondás!

Privatizációs pályázati dokumentumok

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ÉLVE A BIZTOSÍTOTT LEHETŐSÉGGEL, 2007. JÚLIUS 31-ÉN BETEKINTETT A MÁV CARGO ZRT. TELJES RÉSZVÉNYCSOMAG MEGVÉTELÉRE BEÉRKEZETT TIZENKETTŐ PÁLYÁZAT MUNKAVÁLLALÓKAT ÉRINTŐ FEJEZETEIBE.

A Vasutasok Szakszervezete számára alapvető fontosságú, hogy olyan társaság nyerjen a pályázaton, amelyik a jövőben a döntései előkészítése során számít az érdekképviseletekre és a részvételi képviseletekre, azokat partnerként fogja kezelni. Így támogathatók részünkről azok a pályázatok, amelyek a Kollektív Szerződésben eddig elért eredményeinket nem kívánják csorbítani, a javadalmazási rendszert nem kívánják az érdekképviseletek nélkül gyökeresen megváltoztatni.

Természetesen azokat a pályázatokat javasoljuk elsősorban előnyben részesíteni, amelyek a foglalkoztatás biztonsága tekintetében legalább a jelenlegi foglalkoztatási szintnek a – jelenlegi foglalkoztatottakkal való – megtartását minimum három évig szerződésben is vállalják. A Cargo jelenlegi vezetése által több fórumon jónak ítélt létszámhatékonyság ellenére kiszervezésekkel, létszámleépítésekkel foglalkozó ajánlatokat minden egyébtől függetlenül és teljes mértékben elutasítjuk.

A menetkedvezmény megtartására – a Cargo menedzsment jelenlegi álláspontjával megegyezően – vállalásokat tevő ajánlatokat szintén támogatjuk.

A képzéssel, oktatással, valamint a munkakörülmények javításával foglalkozó fejezetek általában nem tartalmaznak kézzelfogható elemeket, de értékeljük azokat a pályázatokat, amelyek ezen a területen is a fejlődés irányába mutató ajánlatokat tettek.

A fentiek az ártól független elvárásaink a pályázóktól, de természetesen a vételi ár sem mellékes számunkra a dolgozói részvényjuttatás miatt, mely rögzítésének szintén kötelezőnek kell lennie a szerződésben.

A jövedelmi helyzet jövőbeni alakulásával kapcsolatos ajánlatok igen széles skálán mozognak. Elutasítjuk az olyan pályázatokat, amelyek legfeljebb csak inflációs mértékű bérfejlesztési ajánlatot tesznek.

A privatizáció előkészítése során olyan jövőképet vázolt fel a tulajdonos képviselője és a menedzsment, amely a privatizáció után tőkeerős, jól jövedelmező, erős piaci szereplőként definiálta a MÁV Cargo Zrt-t és ezen keresztül biztos munkahelyeket, versenyképes jövedelmet és a privatizációból *„nyereségrészesedést”* ígért a munkavállalóknak.

Ennek a jövőképnek a beváltását várjuk el a tender főszereplőitől, az eladó és vevő oldalról egyaránt.

Felhívtuk a figyelmet arra, hogy a Cargo privatizációjában nem érdekelt szakszervezetünk. A csak a bevétel maximalizálását célzó, a munkavállalók érdekeit figyelmen kívül hagyó tranzakciót elutasítjuk és ez ellen minden törvényes eszközzel fel is fogunk lépni. Az ajánlatok értékelésénél mérlegelni kell, hogy a Társaság eladását minden áron meg kell-e tennie a tulajdonosnak.

VÉT

KÖZBEN A PRIVATIZÁCIÓS FOLYAMAT ÁRNYÉKÁBAN AKADOZVA FOLYTAK A KSZ TÁRGYALÁSOK. A VDSZSZ A TERVEZETT IDŐPONT ELŐTT EGY NAPPAL LEMONDTA A VÉT JÚLIUS 19-RE TERVEZETT ÜLÉSÉT.

Arra hivatkoztak, hogy a MÁV Cargo Zrt. olyan megállapodást kötött a MOSz-szal, amely tartalmának tisztázásáig a VDSzSz semmilyen érdekegyeztető tárgyalást nem kíván folytatni. A MOSzszal kötött megállapodás körülményeit, annak tartalmát valóban szükséges volt tisztázni, de ez nem akadályozhatja a MÁV Cargo KSz és egy középtávú együttműködési megállapodás megkötését.

A következő VÉT ülést csak augusztus 28-án sikerült megtartani. Ezen egy szeptember végéig tartó sűrű ülésterv állítottunk össze.

A fő téma természetesen a Kollektív Szerződés lesz, melynek munkáltatói tervezetét egyszer végigtárgyaltuk. Az elhangzott vélemények alapján a munkáltató a második körben egy módosított javaslatot tett le. Egyelőre sok kérdésben van szakadék a munkáltató és a VSZ álláspontja között.

A munkáltató véleménye szerint a Kollektív Szerződéssel kapcsolatosan érdemi tárgyalásokra csak szeptember végéig van lehetőség, mert a privatizációs folyamat előrehaladtával lehetséges, hogy nem lesz szabadkeze a megállapodásban. Ezért az elkövetkező időszakban feszített ütemben kell a tárgyalásokat folytatnunk, melyet a Vasutasok Szakszervezete a megállapodás érdekében támogat.

Természetesen napirenden kell tartanunk a Cargo munkavállalóinak foglalkoztatásáról és bérezéséről készített megállapodás-tervezetünket is.

A tárgyalásokról naprakészen igyekszünk tájékoztatást adni az Infokban, illetve a www.vsz.hu honlapon.

Legutóbbi felvetéseink a tárgyalóasztalnál

A MUNKARUHÁZATTAL KAPCSOLATOS KSZ MELLÉKLET ELŐKÉSZÍTÉSE ÉRDEKÉBEN A RUHABIZOTTSÁG ÖSSZEHÍVÁSÁT INDÍTVÁNYOZTUK.

Korábbi tárgyalásokon volt szó az egészségmegőrző program reformjáról, mely munkának felgyorsítására hívtuk fel a figyelmet.

Fuvarköltség számlázási rend változása

A MUNKÁLTATÓ ÍRÁSBAN IS ÉS A VSZ KÉRÉSÉRE A VÉT-EN IS ADOTT TÁJÉKOZTATÁST A FUVARKÖLTSÉG SZÁMLÁZÁSI REND VÁLTOZTATÁSI TERVEIRŐL.

A rendszer kipróbálásában résztvevő szolgálati helyeken szerzett tapasztalatok alapján az állomási számlázással az adatrögzítési és egyéb hibák 1% körüli értékre csökkentek. Ezért kb. 100 szolgálati helyen vezették be a rendszert szeptember 3-tól.

A korábban átadott tervekről írásban elküldött véleményünket figyelembe véve azokon a szolgálati helyeken, ahol az informatikai háttér, valamint az oktatási feltétel nem teljesült, vagy túl nagy leterheltség jelentkezne, ott a tervektől eltérően egyelőre nem vezették be a rendszert. A további tapasztalatok alapján felülvizsgálatot végeznek, melynek alapján elvégzik a rendszer további kiterjesztését.

A szeptemberi változással a számlázások 40-50%-a kerül ki az állomásokra.

A rendszer létszámra gyakorolt pontos hatásáról nem nyilatkozott a munkáltató.

Azt nyilvánvalóvá tette, hogy a változással a bevételellenőrzés területén létszámfelesleg keletkezik, de a végrehajtó szolgálati helyeken jelentkező többletfeladat, illetve a jelenleg is meglévő létszámhiány ennek hatását csökkenteni fogja.

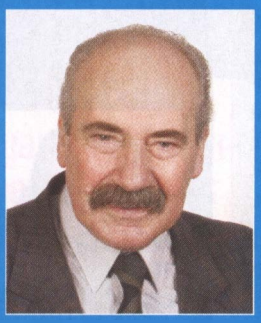
A VSZ véleménye szerint a végrehajtásban jelentkező többletfeladat, illetve növekvő felelősség anyagi kompenzálását is végre kell hajtani.

A munkáltató ezt 2008-tól kívánja rendezni egy pozitív és negatív ösztönzést egyaránt tartalmazó rendszerrel.

Addig a rendszer próbaképpen üzemel.

TÁRGYALÁSOK

Zlati Róbert
VSZ Cargo Szakmai Képviselet vezető



Rubik László

Vasútegészségügyi infó

A VSZ VASÚTEGÉSZSÉGÜGYI INTÉZŐ BIZOTTSÁGA 2007. AUGUSZTUS 30-ÁN ÜLÉSEZETT, AHOL TÁJÉKOZTATÓT HALLGATOTT MEG A VASÚTEGÉSZSÉGÜGY JÁRÓ- ÉS FEKVŐBETEG ELLÁTÓ INTÉZMÉNYEK MŰKÖDÉSÉNEK 2007. ÉVI TAPASZTALATAIRÓL, A BÉR- ÉS LÉTSZÁMHELYZET VÁRHATÓ ALAKULÁSÁRÓL.

Dr. Pásztélyi Zsolt, a VKHT ügyvezető igazgatója előadásában hangsúlyozta, hogy a vasútegészségügy átalakítása során a KHT vezetése arra törekedett, hogy a járóbeteg szakellátásban résztvevő dolgozók ne kerüljenek hátrányos helyzetbe és az intézmény egésze megőrizze stabilitását.

A Budapesti MÁV Központi Rendelőintézet átvételével kapcsolatban *Dr. Zámbó László,* a Budapest divízió igazgatója elmondta, hogy a MÁV Rendelő 137 fős állományából 108-an (18 orvos és 90 szakdolgozó) kérték átvételüket.

Az új munkavállalók a KHT-ba korábbi járandóságukat megkapták. A negyvenkét önkéntes munkavállaló eredményesen segíti a betegellátást.

2007 júliusában a Budapesti rendelőben nagyjából tízezer beteget láttak el, augusztusban ennél többet. Az őszi-téli hónapokban a betegszám további növekedésével számolnak, a fekvőbeteg ellátás kapacitásának jelentős szűkülése miatt.

A vasutas járóbeteg ellátás elé komoly akadályokat gördít az úgynevezett TVK, (teljesítmény volumen korlát) mellyel az egészségügyi finanszírozó felülről behatárolja a betegellátás lehetőségeit.

Az előadó szólt a rendelő átvételének kezdeti nehézségeiről.

– Ilyenek a röntgen, labor és a patológia hiánya Ezt az ellátást az ÁEK-val kötött megállapodás keretében pótolják.

– Mind a mai napig gondot jelent a betegellátásban, hogy a központi rendelőben és a KHT-ban nem konvergens az informatikai rendszer.

– A hiányszakmákat csak szeptemberre sikerült pótolni.

A VKHT menedzsment a 2007. októberben esedékes kormányzati döntéstől, a törvényi új járóbeteg ellátás szabályozásától várja az ellátás mennyiségi és minőségi javulását, megítélésünk szerint ugyanis csak tiszta, világos finanszírozási szabályokkal (ami még ma nem ismert) lehet a VKHT jövőképét megrajzolni.

A menedzsment a kérdésekre adott válaszában hangsúlyozta:

– alapvető fejlesztésekre a fedezet biztosított, ezért az év végéig a rendelő utcai frontján a nyílászárók cseréjét végrehajtják,

– a két páternosztert (110 nap alatt) kicserélik,

– a belső parkolót kialakítják,

– műszereket, kardiológiai ultrahang és röntgenkészüléket szereznek be,

– a földszinti betegfelvételt átalakítják,

– folytatják az egyes vidéki divíziók fejlesztését (Harkány, Debrecen stb.).

2007 JÚLIUSÁBAN A BUDAPESTI RENDELŐBEN NAGYJÁBÓL TÍZEZER BETEGET LÁTTAK EL, AUGUSZTUSBAN ENNÉL TÖBBET.

A VSZ Vasútegészségügyi Intéző Bizottsága a napirend tárgyalása során az elhangzott tájékoztató és a kérdésekre adott válaszok alapján úgy ítélte meg, hogy a Budapesti MÁV Központi Rendelőintézet VKHT-ba történő kivitele ütemesen, az ott dolgozó munkavállalók érdekeinek figyelembevételével, a folyamatos betegellátás fenntartásával zajlott.

Az egyes ellátási formák, például a légzőszervi betegek infúziós (hörgőtágító és gyulladáscsökkentő) kezelése az eddigi fekvőbeteg ellátásból járóbeteg ellátásba való átvétele a KHT vezetésének rugalmas, problémaérzékeny tevékenységét dicséri. Az IB elismeréssel szólt a KHT vezetésének szakszervezetekkel egyeztetett javadalmazási gyakorlatáról, a kafetéria 2007. évi lehetséges emeléséről.

Az IB a második napirend keretében meghallgatta *Dr. Palkovics Orsolya* alezredes asszony, az ÁEK személyügyi osztályvezető tájékoztatóját a 2007. június 1-jével megalakult Állami Egészségügyi Központ létszámhelyzetéről.

Az előadó részletesen szólt az új intézmény létszámgazdálkodásának nehézségeiről, amelyet elsősorban az érintett MÁV Kórházak visszafogott hiányos adatszolgáltatásának tulajdonít.

Augusztus végéig 572 MÁV dolgozót vettek át, melynek nagyjából 30 százaléka orvos, illetve szakápoló és egyéb dolgozó.

A 2991 fős létszámból a tájékoztatás idején még több, mint 200 álláshely betöltetlen. A tájékoztatóból egyértelműen kitűnik, hogy a MÁV intézmények nem megfelelő adatszolgáltatása miatt hátrányos helyzetbe kerültek a MÁV intézmények munkavállalói, akiket az ÁEK átvett. Ők azok, akik közül sokan nem kaptak teljes bért, pótlékot, akiktől levonásokat nem alkalmaztak, akiknek – megkérdezésük nélkül – időarányosan szabadságukat pénzben megváltották.

A helytelen ügyintézést a VSZ levélben kifogásolta, kértük ennek sürgős helyreállítását.

Az előadó tájékoztatójában jelezte, hogy az ÁEK illetékes reprezentatív szakszervezeteivel várhatóan október-novemberben az új Kollektív Szerződés tervezetet egyeztetik.

Egységes javadalmazási rendszer bevezetését tervezik az ÁEK intézményeiben.

Összességében az IB hasznosnak ítélte a témában elhangzott tájékoztatást, mivel ezáltal szakszervezetünk számára is megfogalmazhatók a soros tennivalók.

A VSZ Intéző Bizottsága a különfélék között (írásos anyag alapján) foglalkozott a Szolnoki MÁV Kórház helyzetével, amely a vasútegészségügyi ellátó rendszer része, Regionális Mozgásszervi Rehabilitációs Központ.

A VSZ Elnöksége és Intéző Bizottsága nevében *Fogl Zoltán* alelnök úr köszönte meg a nyugdíjbavonuló és a más területen továbbfoglalkoztatott VSZ tisztségviselők több évtizedes tevékenységét.

Változtak a szabadság kiadására vonatkozó szabályok

A NYÁRI SZABADSÁGOLÁS ZÖMÉBEN MÁR LEZAJLOTT, ILLETVE A VÁLTOZÁSOKAT KORÁBBAN MÁR KÖZZÉTETTÜK, DE MÉG MINDIG FORDULNAK HOZZÁNK TAGJAINK AZ ÚJ SZABÁLYOKKAL KAPCSOLATOS KÉRDÉSEKKEL. ERRE TEKINTETTEL LAPUNKBAN IS KÖZREADJUK A SZABADSÁGKIADÁS FŐBB SZABÁLYAIT. A SZABADSÁG KIADÁSÁNAK IDŐPONTJÁT A MUNKÁLTATÓ HATÁROZZA MEG. AZ ALAPSZABADSÁG EGYNEGYEDÉT (ÖT MUNKANAP) A DOLGOZÓ KÉRÉSÉNEK MEGFELELŐ IDŐPONTBAN KÖTELES KIADNI. NEM VONATKOZIK EZ A MUNKAVISZONY ELSŐ HÁROM HÓNAPJÁRA.

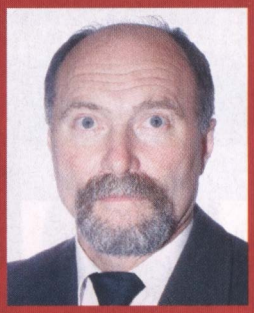
A munkavállalónak igényét a szabadság tervezett kezdete előtt legalább tizenöt nappal be kell jelentenie. Teljesen új szabály: Ha a munkavállalónál olyan körülmény merül fel, amely miatt a munkavégzés számára személyi, illetőleg családi körülményeire tekintettel aránytalan vagy jelentős sérelemmel járna (ha tehát valamilyen méltánylást érdemlő ok, pl. családi, egészségügyi, vagy egyéb sürgős intézkedést igénylő esemény merül fel), és erről haladéktalanul értesíti a munkáltatót, akkor a munkáltató három munkanapot a munkavállaló kérésének megfelelő időpontban köteles kiadni. Ez lehet egybefüggő időtartam, de akár háromszor egy-egy nap is. Tehát ez a szabálymódosítás azt teszi lehetővé, hogy a munkavállaló a rendelkezési körébe tartozó szabadság terhére három napot ne 15 napos előzetes bejelentés mellett, hanem azonnal is igénybe vehessen. Amennyiben munkáltató kéri, a kivételes körülmény fennállását a munkábaálláskor igazolni kell.

A szabadságot az esedékességének évében kell kiadni. A munkáltató kivételesen fontos gazdasági érdeke, illetve működési körét közvetlenül és súlyosan érintő ok esetén a szabadságkiadást legkésőbb az esedékesség évét követő év március 31-ig elhalaszthatja. Kollektív Szerződésben ez az időpont kitolható június 30-ig. *„Kivételesen fontos gazdasági érdeken”* a rendes szabadság kiadásával kapcsolatos olyan körülményt kell érteni, melynek felmerülése esetén a rendes szabadságnak az esedékesség évében teljes mértékben történő kiadása a munkáltató gazdálkodását meghatározó módon hátrányosan befolyásolná. Fő szabály szerint a következő évre való átvitel lehetősége csak a rendes szabadság egynegyede. Ettől eltérni csak akkor lehet, ha a folyamatos foglalkoztatás a munkáltató működési körét közvetlenül és súlyosan érintő ok miatt – különösen baleset, elemi csapás vagy súlyos kár, továbbá az életet, egészséget, testi épséget fenyegető közvetlen és súlyos veszély megelőzése, illetőleg elhárítása érdekében – szükséges.

A rendes szabadság esedékességének évében nem teljes mértékben történő kiadása esetén a munkáltató nem hivatkozhat a működési körét közvetlenül és súlyosan érintő ok, illetve a kivételesen fontos gazdasági érdek fennállására, ha a tárgyévből még hátralévő időben azt a működési körét érintő ok következményeinek orvoslása mellett, illetve a gazdasági érdeke sérelme nélkül kiadhatta volna. A munkavállaló betegsége vagy a személyét érintő más elháríthatatlan akadály esetén az akadályoztatás megszűnésétől számított harminc napon belül kell kiadni a szabadságot, ha az esedékesség éve eltelt. Ettől eltérni nem lehet. Kettőnél több részletben csak a munkavállaló kérésére lehet kiadni a szabadságot. Változatlan az a szabály, hogy a kiadás időpontját legkésőbb a szabadság kezdete előtt egy hónappal közölni kell. Az időpontot a munkáltató csak rendkívül indokolt esetben változtathatja meg, és az alkalmazottjának ezzel összefüggésben felmerült kárát és költségeit köteles megtéríteni. A megkezdett szabadságot a munkáltató a működési körét közvetlenül és súlyosan érintő ok vagy kivételesen fontos gazdasági érdeke miatt szakíthatja meg. A megszakítással összefüggésben felmerült kárt és költséget meg kell téríteni.

Új rendelkezés az is, hogy az általános szabálytól eltérően a szabadság kiadására vonatkozó igény a munkaviszony fennállása alatt nem évül el. A megváltozott rendelkezéseket először a 2007. évre járó rendes szabadság kiadásakor kell alkalmazni, a 2006. évre járó, eddig még nem biztosított szabadságot ez év szeptember 30-ig kell kiadni.

ÉRDEKVÉDELEM



Dr. Borda Tibor
érdekvédelmi szakértő

HÍRMORZSÁK HÍRMORZSÁK HÍRMORZSÁK

2007. augusztus 23-án ülésezett a MÁV Zrt. Ruházati Bizottság

A résztvevők döntöttek a 98285 kódszámú fehér mintás, női rövid ujjú blúz *„kifehérítéséről”*, azaz a minták levételéről. Ezentúl ez a blúz sima fehér anyagból készülne alapanyagba hímzett logóval.

Ezenkívül döntés született arról, hogy a sárga ingek alapanyaga megváltozik, a gyűrődésre és vasalásra vonatkozó panaszok enyhítése érdekében.

Az érdekképviseletek bevonásával megkezdődött az egyen-, forma- és munkaruházatra vonatkozó 2008. évi közbeszerzési tender előkészítése

A kiírandó pályázathoz a korábbiakhoz képest módosító javaslatok hangzottak el:

– A jólláthatóságot biztosító esőkabátok közül csak a nappali és az éjszakai jólláthatóságot egyaránt biztosító esőkabát kerüljön kiírásra.

– A jólláthatóságot biztosító munkásruha tekintetében a nadrágnak külön meg kell kérni a minősítését, hogy kabát nélkül is lehessen a munkavédelmi előírásoknak alkalmazni. Ugyanezen ruha télikabátjában legyen egy belső és egy kigombolható bélés is.

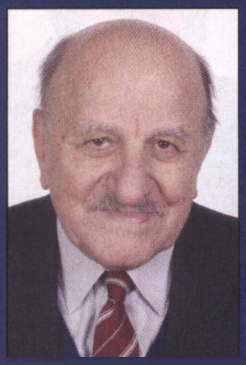
A VSz javaslatai:

1. az egyenruha nyári nadrágjának szellősebbé, komfortosabbá tételét kértük, melyre egy az eddigiektől eltérő alapanyag kipróbálására fogadtunk el javaslatot;
2. intézkedést kértünk a kiírásban a bakancstalpak törésének megakadályozására;
3. a cipők alapanyagának javítását (legyen valódi bőr!) és fokozott minőségi ellenőrzését kértük;
4. a női cipők ergonómiájának megváltoztatását, hordhatóbbá, csinosabbá tételét kértük;
5. javasoltuk a pólókra nagyobb zseb elhelyezését, amelybe beleférnek egyes nyomtatványok.

Az Előkészítő Bizottság ülésén megállapodtunk abban, hogy a beszállított ruhadarabok folyamatos minőségi ellenőrzésére a jövőben nagyobb gondot kell fordítani.

Nyugdíjasok

Rekviem egy vasúti hivatalért



dr. Kun Dezső

Ha egy intézmény 137 évet megél, az már önmagában tiszteletet és elismerést érdemel.

A MÁV Zrt. Nyugdíj Igazgatóság különböző elnevezésekkel 1870. április elseje óta működik. Az általános állami nyugdíjrendszer bevezetését másfél évtizeddel megelőzve, *Mikó Imre* közmunka- és közlekedésügyi miniszter jóváhagyásával, önálló jogi személyiséggel és önkormányzattal alakult meg *„Magyar Királyi Államvasutak hivatalnoki és szolgai Nyugdíjintézet”* néven.

A történelmi változások hatással voltak a társadalombiztosítás valamennyi területére. Ennek leírása köteteket igényelne. Egyet azonban elfogultság nélkül megjegyezhetünk: a MÁV mind a mai napig – legalábbis az utóbbi évekig – megkülönböztetett figyelemmel gondoskodott tényleges és nyugdíjas dolgozóinak szociális ellátásáról, egészségügyi feltételeiről, üdülési, sport és kulturális igényeiről.

Ki emlékszik már arra, hogy 1911-től a II. világháborúig működött a MÁV Betegség Biztosító Intézet?

Tagjai díjtalan orvosi, gyógyszer- és gyógyászati segédeszköz ellátásra, a szükséges időtartamú kórházi ápolásra, gyógyfürdőre, fogászati és jelentős temetési segélyre voltak jogosultak.

A hozzátartozók hasonló költségeinek kétharmadát fedezte az önálló vasutas társadalombiztosítás.

Mind a vállalat, mind a vasutas dolgozók jelentős anyagi áldozatot is vállaltak, a vasutas kórházak (Piski 1911, Budapest 1929-30, Kolozsvár 1942, Kassa 1944), a vasutas biztosító egyesületek, az ÖTA létrehozásában. A MÁV Nyugdíjintézet a II. világháború előtt 25 bérbeadással hasznosított ingatlantulajdonnal rendelkezett.

A társadalombiztosítás átszervezésével megszűnt a vasutas intézmények önálló gazdálkodása és 1952. január elsejétől életbelépett az első egységes nyugdíjrendszer.

A vasutas nyugdíjas ügyintézés részleges önállósága azonban továbbra is megmaradt. A jelenlegi felszámolásig *„20-ik megyeként”* önállóan intézte a vasutasok nyugdíj megállapítását, a nyugdíjak folyósítását – az Országos Nyugdíj Főigazgatóság szakmai felügyelete alatt – a központi tb-források felhasználásával.

A vasutas intézet személyi és üzemeltetési kiadásai viszont a MÁV költségvetését terhelték, ellentétben a többi 19 megyei igazgatóság hasonló kiadásaival.

Ez az ellentmondás mindaddig nem látszott, amíg a tényleges vasutasok száma nem csökkent a nyugdíjas létszám harmadára, illetve amíg a vasút évente 130-140 millió árutonnát szállított. Az egységes szervezetben működő vasúti vállalat részére elviselhető volt a nyugdíjas ügyintézés költsége.

Néhány éve a változások felgyorsultak! A MÁV részekre szakadása törvényszerűen a szolidaritás elvének háttérbe szorulását, a szociális gondoskodás szűkítését eredményezi.

Először megszűnt az állomási nyugdíjas ügyintézés. Kormányhatározat született *„utolsó szolgálati helyünk”* felszámolásáról.

A nyugdíjat természetesen – 19 felé szétosztva a 120 ezer vasutast – továbbra is megkapjuk. Az átmeneti nehézségek előbb-utóbb megoldódnak.

Arra a szakszerű, a vasúti beosztásokat jól ismerő és kollegiális elbánásra, amiben a MÁV Zrt. Nyugdíj Igazgatóság dolgozói részesítettek bennünket, valószínűleg nem számíthatunk. Lehet, hogy a jövőbeni vasúti nyugdíjazások sem mennek olyan rugalmasan, mint régen.

A sajnálkozáson kívül jelenleg csak egyet tehetünk. Az elbocsátandó és munkahelyváltozásra, illetve munkanélküliségre kényszerült nyugdíjigazgatósági kollégáknak őszinte köszönetünket fejezzük ki eddigi lelkiismeretes és odaadó, a vasutat és a vasutas nyugdíjasokat szerető, megbecsülő munkájukért.

Ezt nem csak a magam nevében teszem, hanem a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetének tiszteletbeli elnökeként sokezer nyugdíjas társam nevében tolmácsolom.

Bízunk abban, hogy a profitorientált, liberális közlekedésirányítás ellenére a vasúti humánszolgálat vezetői mindent megtesznek az átszervezés nehézségeinek, a dolgozók élethelyzetének lehetőség szerint humánus megoldása érdekében. Ebben számíthatnak szakszervezetünk támogatására és segítségére.

Egyeztetés a Nyugdíj Igazgatóságról

A Vasutasok Szakszervezete MÁV Zrt. Nyugdíj Igazgatóságánál működő alapszervezete és üzemi tanácsa közösen a munkáltatóhoz fordult annak érdekében, hogy az ott dolgozó munkavállalók érdekeit megfelelően tudják védeni a várható változások során.

A tárgyalásokat kezdeményező levélben kifogásolták, hogy a kormányzati döntés anélkül született meg, hogy arról a törvényekben előírt módon előzetesen kikérték volna az érdekképviseletek és a szakszervezetek véleményét. Továbbá számos, a munkavállalók jövőbeni foglalkoztatását érintő kérdést is feltettek. Többek közt a foglalkoztatandó létszámról, a bérezésről, a menetkedvezményről és az egyéb juttatásokról kérték a munkáltató álláspontját, illetve minden részletre kiterjedő megállapodás megkötését javasolták azok érdekében, akik nem kerülnek át az országos szervezetbe, valamint az integrálási folyamattal járó többletfeladatok ellátásáról.

A tárgyalások lapzártánk idején még nem zárultak le, ezért az eredményről a későbbiekben tájékoztatjuk olvasóinkat.

Románia mozgásban

KAPCSOLATOK

Az Országos Vasutas Szakszervezeti Szövetségtől meghívás érkezett hozzánk Romániából. A meghívó kettős érzést váltott ki szervezetünk vezetéséből.

Egyrészt már a rendszerváltás óta kerestük a kapcsolatot romániai vasutas munkavállalók képviselőivel, hiába, így örültünk a meghívásnak.

Másrészt, mivel a többi közép-európai országgal egy évről-évre más országban rendezett találkozó keretében már kapcsolatban állunk, ezért aggódtunk, hogy nehogy egy újabb megosztási kísérletnek legyünk eszközei.

A *Meleg János* VSZ alelnök által vezetett delegáció hamar letisztázta, hogy a meghívó vasutas szakszervezet (harmincezres taglétszámmal a legnépesebb az ottani négyből) csupán csatlakozni kíván a Közép- és Kelet-Európai Vasutas Szakszervezetek Állandó Konferenciájához (mely a mi *„bábáskodásunkkal"* született 1996-ban), és ehhez keres támogatást. A helyzet gyors tisztázása után két- és többoldalú megbeszéléseken még megvitattuk vasútjaink helyzetét. Megtudhattuk, hogy a romániai munkavállalók a létszámleépítésből, ki-, át- és szétszervezésből adódóan hasonló gondokkal küzdenek.

Képet adtunk és kaptunk szervezeteink helyzetéről, gondjainkról, örömeinkről.

Kiderült, hogy a kettőszáztízezerről hetvenezerre csökkent román vasutasság több mint 90%-a szervezett munkavállaló. Ebben szerepet játszik az, hogy a munkaadó mindenkitől levon 1%-ot. Ha valaki szervezett, akkor a szakszervezetnek utalják tovább a levonást, ha nem, akkor az összeg egy szociális alapba kerül, melyet a munkaadó a szociálisan rászorult dolgozók között oszt szét, szakszervezeti egyetértéssel.

A megfelelő tagsági képviselethez itt is a miénkhez hasonló területi, szakmai tagozódás alakult ki. Bár az elnevezések különböznek, de a vezető testületek is megegyeznek. A központ Bukarestben van, de érdekes, hogy meghívónk, *Popa Gheorge* elnök Kolozsváriként részben helyben, többségében Bukarestben tevékenykedik.

Tőle tudtuk meg, hogy az *„illetékes"* ott is liberálisan gondolkodó autópálya szerelmes, de elődje sem volt jobb, így nem látni a vasút mélyrepülésének végét. A majd csak később fejlesztendő mellékutak állapotáról magunk is meggyőződhettünk, amikor a kolostor, temető- és börtönlátogatást is tartalmazó kulturális program keretében egy kis kirándulást tettünk Erdély gyönyörű hegyei között. Persze lehetetlen nem észrevenni a hatalmas fejlődést, óriási különbségeket létrehozva települések és emberek között. Nem csökkenti a feszültséget, hogy hárommillió romániai munkavállaló dolgozik külföldön, zömében olasz, francia és spanyol területen.

A vasárnapi visszautazás előtti este vendéglátóink színes nemzetiségi programmal kedveskedtek.

Mindent egybevetve a delegáció sikeresnek ítéli a találkozót és javasolja a VSZ vezető testületeinek, hogy tekintettel közös ügyeinkre, lehetőségeinkre, a most létrejött kapcsolattal kiemelten foglalkozzunk. Külön szeretnénk köszönetet mondani Kolozsvárról *Mare Grigore* és *Miklós Mária* tisztségviselő barátainknak, akik mindenben segítették munkánkat.

Papp Zoltán

KÜT vélemény a CARGO privatizációjáról

A MÁV CARGO Zrt. Központi Üzemi Tanácsa élt a felajánlott lehetőséggel, és véleményezte a MÁV CARGO Árufuvarozási Zártkörűen Működő Részvénytársaság teljes részvénycsomag megvételére beérkezett tizenkettő pályázat munkavállalókat érintő részét, külön figyelmet fordítva a foglalkoztatásra és a bérezésre.

A pályázat mindegyike tartalmazza a munkavállalók munkakörülményeinek javítására, valamint a munkavállalók továbbfoglalkoztatására tett javaslatokat. Egyes pályázatok rövid terjedelemben, míg több pályázat hosszabb és diagramokkal kiegészítve tárgyalta ezt a fejezetet. A dolgozók részvényeinek tekintetében a pályázati kiírás szerint vállalnak kötelezettséget a pályázók. Egyértelmű, hogy pénzügyi és szakmai befektetők egyaránt pályáztak. A vételi árajánlatot nem ismerjük. Azon pályázatokat tudjuk támogatni, amelyek alapján a munkavállalókat 3-5 évig változatlan formában foglalkoztatnák.

Alapkövetelménynek tartjuk, hogy szakmai befektetés céljából vásárolják meg a MÁV CARGO Zrt-t. Azon pályázatokat kell pozitívan kiemelni, amelyek szerint további fejlesztéseket kívánnak megvalósítani, és jobb munkakörülményeket biztosítanának a dolgozók számára. A pályázónak legyen jövőképe a vállalatról, és biztosítson a munkavállalóknak megfelelő perspektívát. Kiemelten fontos az eddig megszerzett jogok megőrzése (KSZ, VBKJ, Menetkedvezmény, stb.).

A kereseteket illetően csak azokat a pályázatokat tudjuk támogatni, amelyek az inflációt meghaladó béremelésre tesznek javaslatot, hogy azok közeledjenek az európai uniós bérekhez. A pályázókkal szemben elvárás, hogy tartsák tiszteletben a munkavállalói képviseleteket biztosítsák azok működését. A privatizációs előkészületek során a dolgozói fórumokon nyilvánvalóan érezhető volt a munkavállalók bizonytalanságból adódó félelme. A pályázatokat áttanulmányozva nem győztek meg bennünket arról, hogy a MÁV CARGO Zrt-t mindenképpen értékesíteni kell. A tulajdonos legfontosabbnak a vételár maximalizálását tartja, így nem fog találkozni a KÜT és a tulajdonos szándéka. Fenti véleményünkkel segíteni kívánjuk a pályázatokat elbíráló bizottság munkáját.

Zubály Bertalan
KÜT elnök

MÁV CARGO Zrt.

Munkavédelem, munkabiztonság

MUNKABIZTONSÁG

A 90-ES ÉVEK ELEJÉTŐL A MÁV HOL LASSABB, HOL GYORSABB ÜTEMBEN VÁLTOZOTT TÖBBFÉLE SZEMPONTBÓL. MIUTÁN TÖBBEK KÖZÖTT KISZERVEZTÉK AZ ÁRUFUVAROZÁST, A MÁV CARGONÁL ÚJABB VÁLTOZÁS KÖVETKEZIK. A MAGYAR VASUTASNAK BERECZ ÁRPÁD, A MÁV CARGO ZRT. BIZTONSÁGI ÉS VÉDELMI VEZETŐJE NYILATKOZOTT.

– A közelmúltban részesült a legmagasabb fokú miniszteri elismerésben.

– A miniszteri dicséret a több, mint harmincéves szakmai munkám elismerése. 1975-ben kerültem a KTMF vasútüzemi szakára és MÁV-os szakemberként dolgoztam az Árufuvarozás kiszervezéséig, mielőtt feladatot vállaltam a Cargonál.

– Véleménye szerint a kilencvenes évektől napjainkig tartó változások hatással lehettek a munkabiztonságra?

– A változás, átszervezés a MÁV-nál mindig folyamatos volt, de alapvető cél volt, hogy ez nem mehet a munkabiztonság rovására. Például létszámcsökkentés esetén, ha három fő tolatást végző munkavállaló helyett egy fő látja el a feladatot, az a technológiai idő növelésével jár, de ezt a munkáltatóknak el kell fogadni, és be kell kalkulálni a hosszabb időt a tevékenység végzésére. A példánál maradva jegyzem meg, hogy az árufuvarozási teljesítmény nagymértékben csökkent, ami ellenkezőleg hat egyes tevékenységek időbeli elvégzésére.

– Várható a társaságnál létszámleépítés?

– A Cargonál nincs létszámleépítés, és nem is tervezünk.

– Hogyan épül fel a Cargo biztonsági és védelmi szervezete?

– 2006-ban még a MÁV EBK szervezete látta el a munkavédelmi, foglalkozás-egészségügyi valamint a környezetvédelmi feladatokat. Ez év januártól van szervezetünk, mely a három régió igazgatóságán belül működő nyolc szolgáltató központot tekintve, központonként egy szakembert jelent. A nyolcból hárman koordinációs feladatokat is ellátnak. A Cargo biztonsági és védelmi szervezetének kialakításával csökkentek a költségek is, illetve a tervezett költségeken belül teljesítünk.

– Milyennek ítéli a szakemberek és a munkavédelmi képviselők munkakapcsolatát?

– Jó a kapcsolat. 2006-ban mi szerveztük és tartottuk a képviselők képzését, illetve az idei továbbképzésüket is mi bonyolítjuk, közös kihelyezett KMVB ülést tartottunk, ahol szakembereinkkel közelebbi kapcsolatot is ki tudtak alakítani.

– Milyen munkabiztonságot érintő feladatok várhatóak a jövőt illetően?

– Jelenleg rendeljük a mozdonyt. Majd ha önállóan, saját magunk rendelkezünk mozdonyvezetőinkkel, akkor ez újabb kockázati tényezőt jelent, amit kezelnünk kell. Ez lehet egy nagyobb kihívás a jövőt illetően.

– Hogyan érinti a munkabiztonságot a privatizáció?

– Mint mondtam, a technológia nem változik. Az a tulajdonos, aki megveszi a társaságot, nem elsősorban eszközöket, járműparkot, hanem termelőképességet vásárol.

– Megoldódott az a probléma, hogy a nagyvasúti 25 KV-os felsővezetéki berendezések közelében történő rakodások idejére ki állítja ki a rakodási engedélyt a Cargos munkavállalók részére?

– Ezt a tevékenységet megrendeljük a Forgalomtól, a forgalmi szolgálattevő állítja ki az engedélyt ott, ahol rakodási terület van kialakítva. A raktárnokainkat kapcsolásra nem kötelezzük, nem is képezzük ki erre.

– Országosan általánosan kijelenthető az a munkáltatói hozzáállás, miszerint a legolcsóbban kell beszerezni, megvásárolni a munkaruhát, védőeszközöket. A Cargonál mi az álláspont?

– 2007. december 31-ig van szerződésünk a MÁV-val. A BKSZE-en keresztül szerezzük be a védőeszközöket, munkaruházatot. Az egyen-, formaruházatot 2008. január 1-jétől pénzbeli megváltással a VBKJ-hoz fogjuk hozzátenni. A Cargo biztosítja az egyéni védőeszközöket. Hogy jobb, szebb az nem lehet kérdés. A balesetvizsgálóknak saját feliratozású jóllátháztosági mellényt biztosítunk. Hogy miként történik a jövőben az egyéni védőeszközök és a munkaruha beszerzése, arra most még nem tudok válaszolni, de olyat szeretnénk, amely rugalmas, biztonságos, és kényelmes a munkavállalóknak, és nem elsősorban az árkérdés lesz meghatározó.

– Véleménye szerint az állam hogyan tehetné érdekeltté a munkáltatókat abban, hogy többet szánjanak munkavédelemre?

– Már régen be kellett volna vezetni a balesetbiztosítási rendszert. Továbbá olyanok a pályázati feltételek, hogy a munkavédelmi bírságokból befolyó pénzre eleve nem tudunk pályázni. Módosítani kellene a pályázati feltételeket. Amire lehetőségünk van, megtesszük. Például oktatási segédleteket készítünk az oktatóink számára.

– Van információja arra vonatkozólag, hogy a Cargo megalakulása óta, a változásból adódóan a munkavállalók esetenként utasítás hiányában végezték, végzik munkájukat?

– Ilyen nem volt, amit kellett átvettünk a MÁV-tól, illetve 2006-ban minden szabályozást elkészítettünk.

– Milyen, a munkabiztonságot érintő üzenete van a Cargo munkavállalók és munkavédelmi képviselőik számára?

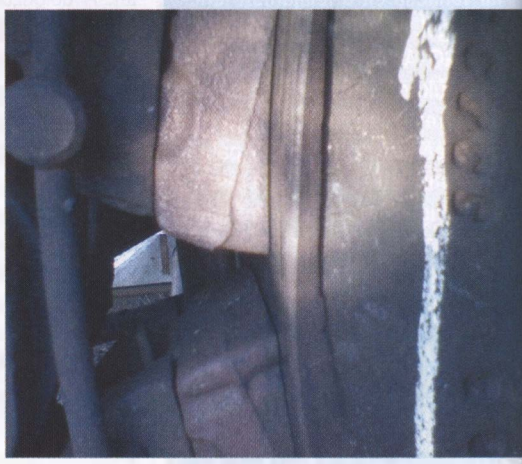
– A munkavállalókkal együtt tudjuk a problémákat megoldani. Igyekszünk a szabályozásokat a törvényi előírások és a vonatkozó szabványok keretei között készíteni úgy, hogy ne csak írott elv maradjon. Közös célunk a munkavállalókkal, képviselőikkel az egészséges, biztonságos munkakörülmények megteremtése. A munkavállalók úgy menjenek haza, hogy otthon ki tudják pihenni magukat, és a következő munkakezdéskor is maximálisan tudják végezni munkájukat.

Pék Károly Ágoston

Abroncsrepedés

Püspökladányban *Nagy Tibor* kocsivizsgáló éberségének és hozzáértésének köszönhetően egy ritkán előforduló, de nagyon veszélyes műszaki hibát vett észre. 2008. augusztus 21-én reggel hét órakor a 649. számú Corona nemzetközi gyorsvonat behaladásakor észrevette, hogy az egyik kocsinál a kerékabroncs elrepedt. A kocsit kisoroztatta.

Nagy Tibort ismereteink szerint felterjesztették elismerésre, aki az esetről így nyilatkozott: *„Ha egy ilyen kocsit meglel az ember, és a vonatból kisoroztatja, már megérte, hogy kocsivizsgáló lett és ezzel valószínűleg emberéleteket mentett."*

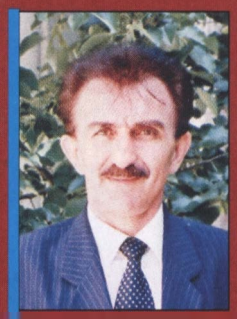


MÁV Zrt.

KÜT Hírlevél 2007

Központi Üzemi Tanács

július-augusztus



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Soros KÜT ülés: 2007. július 2.

Elsőként tájékoztató hangzott el a MÁV Zrt. Gépészeti Üzletág 2007. évi főbb tervkitűzéseiről, feladatairól és a gépészet jövőképéről. A piaci önállósulás elősegítése a fő cél, kezdte *Zsákay László György* főigazgató. Elmondta, hogy egy értelmes remotorizációs program indítása szükséges, mert jelenleg a mozdonybeszerzés csak 18 hónapos megrendeléssel valósul meg. Az S8 projekt egy transzparens működést és gazdálkodást követel meg. A külső tőke bevonása, a gépészeti kapacitások piaci igényekhez igazítása elengedhetetlen feltétel.

Az elmúlt években nagyon mostohán kezelt járműjavítók közül az Északi és a Szolnoki bekerül a portfolióba. A tervek szerint az anyagellátást saját hatáskörben kívánják megoldani. Az ingatlant szeretnék az új társaságba vinni – mondta a főigazgató.

Másodikként a 2007. évi Képzési Tervet, valamint a terv első félévi teljesítéséről készült összefoglalót tekintette át a testület és megállapította, hogy több helyen párhuzamosságok vannak.

A **harmadik** napirendi pont kapcsán az Ingatlangazdálkodási Igazgatóság megkeresésére a szentendrei üdülőingatlan bérbeadásához, illetve a bérleti szerződés megkötéséhez járult hozzá a KÜT.

Az **egyebekben** a KÜT tagjai nyilatkoztak mandátumuk meglétéről.

Rendkívüli KÜT ülés: 2007. július 30.

Elsőként a MÁV Zrt. 2007. évi szervezeti átalakulása következtében történt változásokról adott tájékoztatót *Zsoldos Marianna* humánerőforrás igazgató. Ismertette a technikai módosításokat. A keskeny nyomközű vasúti személyszállítás a MÁV Zrt-n belül marad. Elmondta, hogy több vezetői beosztás pályáztatása folyamatban van. A KÜT tagjai felvetették, hogy rendezni szükséges a MÁV szolgálati és bérlakások egységes döntési mechanizmusa ügyében a jogköröket. Beszámoltak az ÜDSZSZ-nél kialakult szervezeti változások miatt kialakult anomáliákról, az új ÜT választás szükségességéről.

A **második** napirend keretében a KÜT működését tekintette át a testület. Az érvényes mandátummal rendelkező ÜT elnökök felhívást fogalmaztak meg az országos delegáló értekezlet összehívására, 2007. szeptember 12-re.

Soros KÜT ülés: 2007. augusztus 30.

Első napirendként az Ingatlan értékesítést és bérbeadást szabályozó új utasítások tervezetét tekintette át a testület.

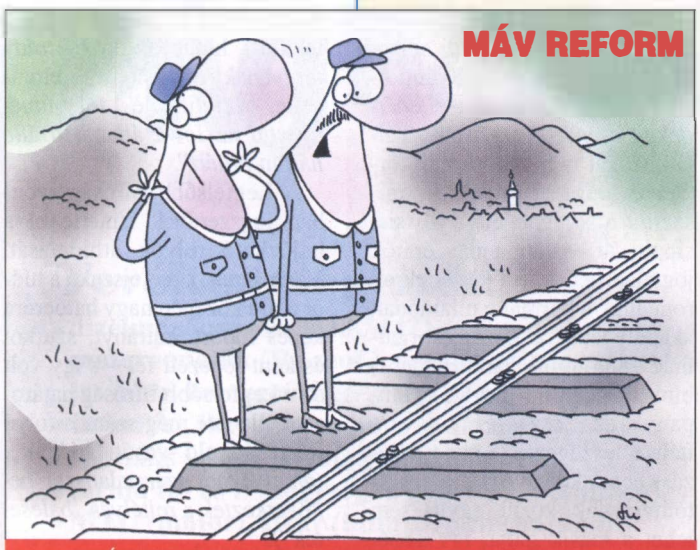
A KÜT tagjai megállapították, hogy a MÁV Zrt-nek mint megbízónak, tulajdonosnak illetve a MÁV Vagyonkezelő Zrt-nek mint megbízottnak a feladatait nem szerencsés egy utasításban szabályozni, mert a feladat, hatáskör valamint a felelősség nehezen értelmezhető a tervezetben foglaltak szerint.

Második napirendként az új F.1.-F.2. számú utasítások decemberben történő hatálybaléptetését megelőző oktatást és vizsgáztatást szabályozó munkáltatói tervezetről alakított ki álláspontot a KÜT.

A szakmai terület képviselői azt az álláspontot alakították ki, hogy az utasításban bevezetésre tervezett változtatások megfelelő oktatása illetve a vizsgáztatás lebonyolítása nagyon megterheli az érintett szakmai területeket. Ezért a véleményezésben javasolták a munkáltatónak, hogy az utasítások bevezetésének határidejét tegye át 2008. március 1-jére. Véleményük szerint a módosított időponton belül, megfelelő ütemezéssel elvégezhető lenne az oktatás és vizsgáztatás, és nem jelentkeznének pluszköltségek.

A **különfélék** napirendi ponton belül az ÜDSZSZ-nél bevezetett, a munkáltatói jogkörgyakorlás rendjében végrehajtott munkáltatói intézkedés körülményeivel foglalkozott a testület. A rendelkezésre álló információk alapján megállapítást nyert, hogy az előzetes egyeztetések a változtatásról elmaradtak. A rendelkezés kiadásának körülményeiről egyeztetést kezdeményezett a Jogi Igazgatóval a Központi Üzemi Tanács.

Döntés született még az elmúlt időszakban a rendkívüli időjárás következtében kárt szenvedett munkavállalók segélyezéséről.



– Így feleannyiba kerül és kétszer olyan gyorsan épül a miniszter úr szerint. *(Szmodis Imre grafikája)*

Helyesbítés. A Magyar Vasutas 2007. július-augusztusi számában a záhonyi sportnapról szóló tudósításunkban azt állítottuk, hogy a kitűnő ebéd a Gépesített Rakodási Főnökség konyháján készült. A valóságban azonban a MÁV Raktár Kft. konyháját illeti a dicséret. Emellett fontosnak tartjuk kiemelni, hogy a rendezvényt a ZVSC pályáján tartották, amelynek a MÁV Raktár Kft. a legnagyobb támogatója. Az érintettektől és olvasóinktól ezúton kérünk elnézést.

Szerkesztőség

Vasutak a Vadnyugaton (2. rész)

Vízi út vagy vasút?

MERÉNYLETSOROZATNAK MINŐSÍTENÉNK MA AZOKAT A REJTÉLYES „BALESETEKET", AMELYEK A KEZDETI NEMES VETÉLKEDÉST KÖVETTÉK – KÜLÖNÖSEN AMIKOR MÁR ÉSZAK ÉS DÉL ERŐI IS BEAVATKOZTAK. HA A GŐZHAJÓSOK DIADALMASKODNAK, AKKOR AZ ÚGYNEVEZETT KÖZÉP-NYUGAT, A KUKORICA, A BÚZA, A DISZNÓHÚS ÉS A FA DÉLRE IRÁNYULÓ KERESKEDELME GYŐZÖTT VOLNA ÉSZAK FELETT, AHONNAN A VASÚTJA A KELET-NYUGAT IRÁNYÚ TERJESZKEDÉST SZOLGÁLTA.

Észak-Amerikában a XIX. század közepéig a szárazföldi utasok nem sok vizet zavartak. Aprócska karavánjaik és éppen csak pöfögő gőzhajóik gyenge nyomot hagytak a Vadnyugaton. A hajók a Mississippi legnagyobb mellékfolyójával, a Missourival is keservesen küzdöttek meg. *(A nagyobb tömegeket „megmozgató" kaliforniai aranyláz 1848-49-ben tört ki.)*

Ipari falvak

A Keleti Parton merőben más volt a helyzet, különösen kezdetben. Angliával ellentétben, ahol a XIX. század első felében az ipari fejlődés a vas- és szénkészletekre épült, az Államokban a vízierő, a vízienergia játszotta a főszerepet. Egyrészt, mert a tengerpart közelében nem voltak megfelelő szénkészletek; másrészt (vagy inkább elsősorban) igen erős lehetett az angol és a holland közlekedési *„tradíció"*, amely a nagytömegű áruk olcsó szállítását a belső vízi utakra, a csatornákra *„alapozta"*.

Továbbá az európaiak, amint pionírként folytatták útjukat, változatlanul a vízi utakat preferálták: településeik – mint írták –, gyöngyfüzérek voltak egy-egy folyó mentén. Ha felidézünk egy másik utazót, aki csak *„ipari falvaknak"* nevezte a tengerparti New Yorkot, Philadelphiát, Baltimore-t és Bostont, akkor egyértelművé válik, hogy a folyóktól távoli városok igen ritkán virágoztak (virágozhattak) fel. Bár ismert volt a gőzmozdony, illetve a (sok helyen még fából épült) *„vasút"*, korántsem volt biztos a vasparipák diadala, hiszen a nagyszámú bevándorlót, illetve a munkásokat a sebes áradású folyók mentén épült gyárakba ekkor még kielégítően szállították a nagyobb folyókat összekötő csatornákon. A vasutat tehát kezdetben kisegítő közlekedési eszköznek tekintették, és csak ott építettek vasúti pályát, ahol a távolságot nem lehetett csatornával áthidalni, például az 1830-as években így épült meg a Philadelphia-Pittsburgh közötti vonalszakasz.

A Nagy Tavak egyikének, az Erie csatornája, amelyen egymáshoz közel ott a munkáskolónia, a víz „munkára fogását" megkönnyítő zsilip és a mindezt „keresztező" (vasúti) híd egyaránt.

A postahajó esete a botrányhíddal

A békés vasúti üzlet azonban az 1850-es évekre finoman szólva is eldurvult. Ekkor még nem látszott, hogy Chicago lesz a földrész északi felének vasúti csomópontja, New York kikötővárosa pedig az eljövendő (világ)kereskedelmi központ. Az utóbbi címre New Orleans polgárai törekedtek, a Mississippi menti (közép-nyugati) St. Louis pedig azt remélte, hogy a *„városok királynője"* lesz – folyóés vasúthálózattal a Nagy Tavakhoz, a két óceánhoz, a Mexikói-öbölhöz stb.

Az első nagy, szó szerinti összeütközés a Chicagótól délnyugatra fekvő Rock Islandnél (Davenportnál) történt az első amerikai vasúti híd kapcsán. Az előcsatározásokhoz tartozik, hogy a déli államok üzletemberei az első földrészvasutat délről indították volna, így *Jefferson Davis* - a későbbi déli Amerikai Konföderációs Államok elnöke – mint az USA hadügyminisztere a Mississippi szigetét katonai területté nyilvánította. Ez *(egy másik nagy ellenérdekelt csapatot)* a gőzhajó vállalkozókat is felbátorította: törvényes végzést szereztek, miszerint a Nyugat felé a Mississippin át vasúti hidat építők jogtalan behatolást követtek el, rongálták a kormány tulajdonát, akadályozták a gőzhajóforgalmat. 1855 júliusában azonban a bíró a Railroad Bridge Company (az *„északiak"*) javára ítélt, s leszögezte, a híd a hajózást nem akadályozza, a szállítóútvonalak közül egyik sem lehet a másik gátja, így 1856. április 22-én a Mississippi felett átrobogott az első szerelvény az 512 méter hosszú hídon.

Május 6-án kora reggel azonban egy New Orleansből érkező postahajó nekiütközött a hídnak. A hajón tűz ütött ki, amely átterjedt a híd fapillérére, pályatestére, ezért annak jelentős része a folyóba zuhant. Aznap zengtek a gőzösök kürtjei; mitöbb, a Hamburg nevű gőzhajón egy óriás transzparensen a következő felirat volt olvasható: *„A Mississippi-hídnak vége, mindannyiunk igaz örömére!"* Mindez felébresztette a gyanút, az összeütközés szándékos volt.

A vasúttársaság az illinoisi Springfieldből való *Abraham Lincolnt* találta a legmegfelelőbbnek érdekei védelmére. Lincoln fölénnyel, érdes humorral vitte az ügyet, amelyet egyébként is élénk érdeklődéssel kísért a chicagói sajtó – megalapozva az akkor még szó szerint *„fésületlen"* vidéki ügyvéd későbbi elnöki karrierjét. Lincoln magyarázatot keresett arra, hogy miként kerülhetett erre a folyószakaszra a nem ezen a vonalon közlekedő postahajó, valamint bizonyította, hogy az ütközés kizárólagos oka: az egyik lapátkerék nem működött. Záróbeszédében hangsúlyozta: át kell hidalni a folyókat, hiszen a nép rendeltetése az, hogy nyugat felé terjeszkedjen.

1858-ban még megpróbálták kierőszakolni a Kongresszusnál, hogy a hajózható folyók feletti hídépítést az alkotmány tiltsa meg. Ez ugyan nem sikerült, de egy iowai bíróság ugyanebben az évben a Rock Island-i hidat a *„közbotrány tárgyának"* minősítette, s elrendelte, szereljék le *„fölépítményestül az Iowa államban álló három pillért"*.

A Legfelsőbb Bíróság azonban jogszerűnek ismerte el a hajózható folyók áthidalását. 1859. június 5-én éjszaka a hídőr a híd közepén nagy hatóerőre képes lőport, kátrányt, szurkot és kén fedezett fel – s így volt ez a Legfelsőbb Bíróság határozata ellenére még számos folyó felett átívelő vasúti hídnál... *(amelyeknél számtalanszor bekövetkeztek a rejtélyes „balesetek")*.

Fehérvári Nándor

Járműjavítósok Sportnapja

A Vasutasok Szakszervezete Járműjavító Kft-k Intéző Bizottságához tartozó alapszervezetek hagyományosan a VSZ központi sportnapja után rendezik meg a járműjavítós alapszervezetek sportnapját. A külön sportnapon csak labdarúgó mérkőzésekre van lehetőség, mert ez a sportág mozgat meg nagyobb tömegeket járműjavítós berkekben. Ennek már többéves hagyománya van, tizenkét éve rendezzük meg önállóan sportnapunkat. Nagyon sok csapat adta le nevezését, ezért külön rendezést kellett tartanunk. A rendezvény egyben helyosztó is, mert a torna győztese képviseli az IB-t a VSZ következő évi központi sportnapján.

Nyolc benevezett csapatból heten vettek részt a tornán augusztus 25-én Budapesten, a Törekvés SC sportpályáján. Nagyon kellemes időben és nagyon jó hangulatban indult a sportverseny, melyet megtisztelt jelenlétével *Simon Dezső*, a VSZ elnöke, *Karácsony Szilárd* alelnök és a versenyt rendező IB titkár, a VSZ GT-s alelnöke *Fogl Zoltán* is, aki megnyitójában az összetartozás, az együtt sportolás örömteli érzését hangsúlyozta.

Kétszer négyes csoportban indultak a selejtezők, és a sorsolásnak megfelelően, szigorú szabályok szerint zajlottak le a mérkőzések, melyeket a játék tisztaságát megőrizve hivatásos bírók vezettek.

A játék kezdésével egyidőben *Ongai Tiborné*, a Vasútvill Kft. SZB titkára, és vele egyenrangú szakácsként *István János* kollégánk, a Bombardier Kft. SZB tagja segítőikkel nekiláttak az ebéd készítésének is. Igaz nálunk nem volt bográcsverseny, de a *„zsűri"*, azaz a résztvevők minősítették az ebédet: bizony még kóstolóba sem maradt délutánra a finom marhapörköltből. Nagyon köszönjük!

A csapatok igazán sportszerűen játszottak. *„Ez tulajdonképpen csak játék"*, – mondta aki nem focizott, az aktív résztvevők azonban nagyon komolyan vették. Testi és lelki sérülés nélküli, igazán jó nap volt!

Az általános vélemény: nagyon sok ilyen rendezvényre lenne igény! Az elismerés legmagasabb szintjén lehet csak beszélni a résztvevő játékosokról és a fegyelmezettségükről, hogy ebben a melegben (árnyékban 35 fok volt) így helytálltak.

A selejtezők és helyosztók utáni végső eredmény a következő:

I. MÁV Északi JJ. Kft., Budapest
II. MÁV Tiszavas JJ. Kft., Miskolc
III. MÁV Szolnoki JJ. Kft., Szolnok
IV. MÁV Vasjármű Kft., Szombathely
V. MÁV Vagon Kft., Székesfehérvár
VI. BOMBARDIER MÁV JJ. Kft., Dunakeszi
VII. MÁV Északi JJ. Kft (II.), Békéscsaba.

A Vasutasok Szakszervezete központi sportnapján tehát 2008-ban a MÁV Északi Járműjavító Kft. csapata képviseli a Járműjavító Kft-k Intéző Bizottságát. Nagyon nehezen készülődtek a résztvevők az induláshoz, mindenki még egy utolsó élményt akart megosztani a kollégákkal, még egy számára feledhetetlen percet szeretett volna felidézni, de sajnos minden jó véget ér egyszer, így ez a nap is. A búcsúzás hangja: jövőre ugyanitt ugyanígy, legalább ugyanennyien, vagy még többen.

Fogl Zoltán
GT-s alelnök

MVJ MÁV Vasjármű Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94/521-800 • Fax.: 94/313-315
E-mail: info@mvj.hu • Honlap: www.mvj.hu

MTU FRIEDRICHSHAFEN SERVICE Dealer
BEHR INDUSTRY Service
VOITH Engineered reliability. Turbogetriebe Service

Tevékenységeink:
- dízelmozdonyok (M43,M47), motorvonatok (Bz-mot,), személykocsik, teherkocsik javítása, korszerűsítése,átépítése,
- InterPici, iker motorvonat gyártása,
- speciális vasúti jármű gyártás, javítás,
- jármű fő- és részegységek gyártása (Railpack),
- MTU (motor), Behr (hűtő), Voith (hajtómű) szakszervíz tevékenység.

Minősítések:
ISO 9001:2000
DIN 6700-2
DIN EN 729-2
ÖNORM M 7812
Railion (DB) minősítés

Vasutasnapi együttünneplés Miskolcon

A Vasutasok Szakszervezete Miskolci Területi Igazgatóság Szakszervezeti Bizottsága 2007. július 5-én vasutasnapi együttünneplésre hívta tagjait és a Miskolci Területi Igazgatóság munkavállalóit.

Célunk a vasutasnap megünneplése munkahelyünkön, a közösségi érzés erősítése volt. Kollégákkal, munkatársakkal, az épület dolgozóival együtt tölteni egy délutánt, őrizni a vasutas értékeket, hagyományt teremteni. Társul hívtuk a rendezéshez és lebonyolításhoz az igazgatósági társszakszervezetet is, de nem jártunk sikerrel. Így alapszervezetünk vezetősége és tagjai együtt, nagy lelkesedéssel nekifogtak a szervezésnek.

Július 5-én 14 óra után 85 fő részvételével, 7 induló csapattal, vidám játékos vetélkedővel, többek között totóval, tudáspróbával (amely arról szólt, hogy ki hogyan ismeri a MÁV szervezeteit, a szakszervezeteket és az igazgatóság szervezeteit, vezetőit, a helyet, ahol dolgozunk), ügyességi játékokkal (például szemeteskukába papírgalacsindobó-verseny, tojás staféta az épület udvarán stb.), ebéddel, tánccal egybekötött nagyon szép és vidám vasutasnapot tartottunk. Tizenkét osztály, iroda, központ munkavállalói, szakszervezeti (VSZ, VDSzSz) és nem szakszervezeti tagok együtt ünnepeltük az 57. Vasutasnapot. Az ünnepséget 20 óráig terveztük, de 23 órakor még vidáman táncoltunk.

A mai rohanó és elgépiesedő világban rá kellett jönnünk, hogy nagyon fontos a közösség ereje, az összetartás, egymás segítése. A munkatársak e napon nem siettek haza, csatlakoztak hozzánk, javasolták, hogy teremtsünk hagyományt és az elkövetkező években is tartsunk ilyen és hasonló vasutasnapokat. Együtt ünnepeltünk, beszélgettünk, vetélkedtünk, táncoltunk, a bizonytalan vasúti világban nem gondoltunk az átszervezésekre. Napokkal később is nagy (és pozitív) visszhangja volt a rendezvénynek az épületben és épületen kívül.

A közösség értékét jelképezi, hogy a rendezvény után több munkavállaló jelezte belépési szándékát alapszervezetünkbe, akik azóta tagjaink.

Az évek során úgy éreztük, leértékelődött a közösség, nincs igény a munkatársainkkal való kapcsolattartásra a munkaidőn kívül. Bizony tévedtünk, csak akarni és tenni kell. Az emberekben megvan erre az igény. Hiszen társas lények vagyunk, csak meg kell találni a helyes utat. Július 5-én azt éreztük, hogy jó vasutasnak lenni, jó együtt lenni, jó ehhez a közösséghez tartozni.

Szakolczainé Szabó Erzsébet
a VSZ Miskolci Területi Igazgatóság SZB titkára

Érdekes hírek a világ vasútjaiból

Az üzemeltetés beindulásának kockázatai a TGV keleti szárnyán

Az SNCF a tapasztalatokból tudja, hogy egy nagysebességre alkalmas pálya kereskedelmi üzemeltetésének megindítása kihívást jelent. Ez fokozottan érvényes a TGV keleti szárnyánál, mivel itt nulláról indulva naponta mintegy száz vonatot kell közlekedtetni.

Az SNCF-nél jól emlékeznek arra, milyen nehézségek adódtak a TGV déli szárnyának üzembehelyezésekor néhány hétig, ezért műszaki központokat alakítanak ki az esetleges hibák azonnali kijavítására. Ezt nagyon fontosnak tartják, mivel 300 km/óra sebességgel haladnak a vonatok és a szerelvények új, korszerű berendezéssel vannak ellátva, így ehhez alkalmazkodni kell. A műszaki központok stratégiai pontok lesznek, ahol a legmodernebb berendezéssel biztosítják a felmerülő hibák kijavítását. Itt magasan képzett technikusok dolgoznak (főként fiatalok), akik különböző szakmai képzésben részesültek. Ebbe a beosztásba már 2006 elején elkezdték a toborzást.

Az utóbbi hetekben elvégezték a szerelvények végső átvizsgálását a nagy sebességgel közlekedő vonatokra való alkalmasságukra vonatkozólag. Az új vonalon 46 szerelvény fog közlekedni, melynek irányítására az állomások személyzetét megfelelően kiképezték.

A régi vonalon kb. 30 vonat közlekedett naponta, az új átépített vonalon mintegy 100 vonat 320 km/óra sebességgel közlekedik majd. A szakértők számolnak azzal, hogy a sokkal nagyobb igénybevétel miatt süppedés (talajereszkedés) következhet be, ezért azt tervezik, hogy hétvégeken 80 km/órára korlátozzák a legnagyobb sebességet.

Fokozott jelentősége van a felsővezeték 31000 voltos feszültségű áramellátásában az alállomásoknak. A biztonság érdekében a vonalon megszüntették azokat a kitérőket, amelyek a munkavonatok közlekedésére szolgáló vágány részére vannak rendelve.

(La VIE du Rail, 2007. június 13.)

A rézkábel tolvajok késleltetik a vonatokat Nagy-Britanniában

A réz árának növekedése tevékenységük fokozására ösztönzi a színesfém tolvajokat, ezzel jelentős károkat okozva a brit vasutaknak. A rézkábelek ellopása miatt nem működnek a jelző- és biztosítóberendezések, ezáltal késnek a vonatok, ami a személyszállító vonatoknál több, mint 4000 órát tett ki eddig. A legtöbb rézkábel lopást – az összesnek kétharmad részét – Anglia északkeleti részén követték el.

(La Vie du Rail, 2007. június 13.)

Észak-Korea csatlakozik a transz-szibériai vasúthoz

A két Korea közötti vasúti összeköttetés létrejötte után Észak-Korea és Oroszország, a két állam elkötelezettsége nélkül szerződést írt alá az orosz Hasan és az észak-koreai Rajin tengeri kikötő közötti vonalszakasz újjáépítésére. A vonal észak-koreai végállomásán terminált kell építeni a konténerek fogadására. Az aláíró felek remélik, hogy ezáltal multimodális árufuvarozás jön létre Ázsia és Európa között.

(La Vie du Rail, 2007. június 13.)

Hajós Béla

kicsi kamat izgalmak nélkül

apró kamatok
forint alapon
THM **14,44%**-tól

személyi kölcsön
1% kamatkedvezménnyel
a **VSZ** tagjainak

Biztonságban jobb.
A **marbles™** személyi kölcsön egészen kicsi kamatokat kínál forint alapon, **árfolyamkockázat és jelzálogfedezet nélkül.**
Ha már van hiteled magas kamattal, gurulj át hozzánk, és cseréld le!

forintalapú marbles™ személyi kölcsön 150 000 forinttól 4 millió forintig 1% kamatkedvezménnyel a VSZ tagjainak

Hitelösszeg	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
500 000 Ft	11 574 Ft	0 Ft	20,27%
850 000 Ft	17 697 Ft	0 Ft	15,39%
1 500 000 Ft	30 556 Ft	0 Ft	14,44%

Hívj minket még ma!

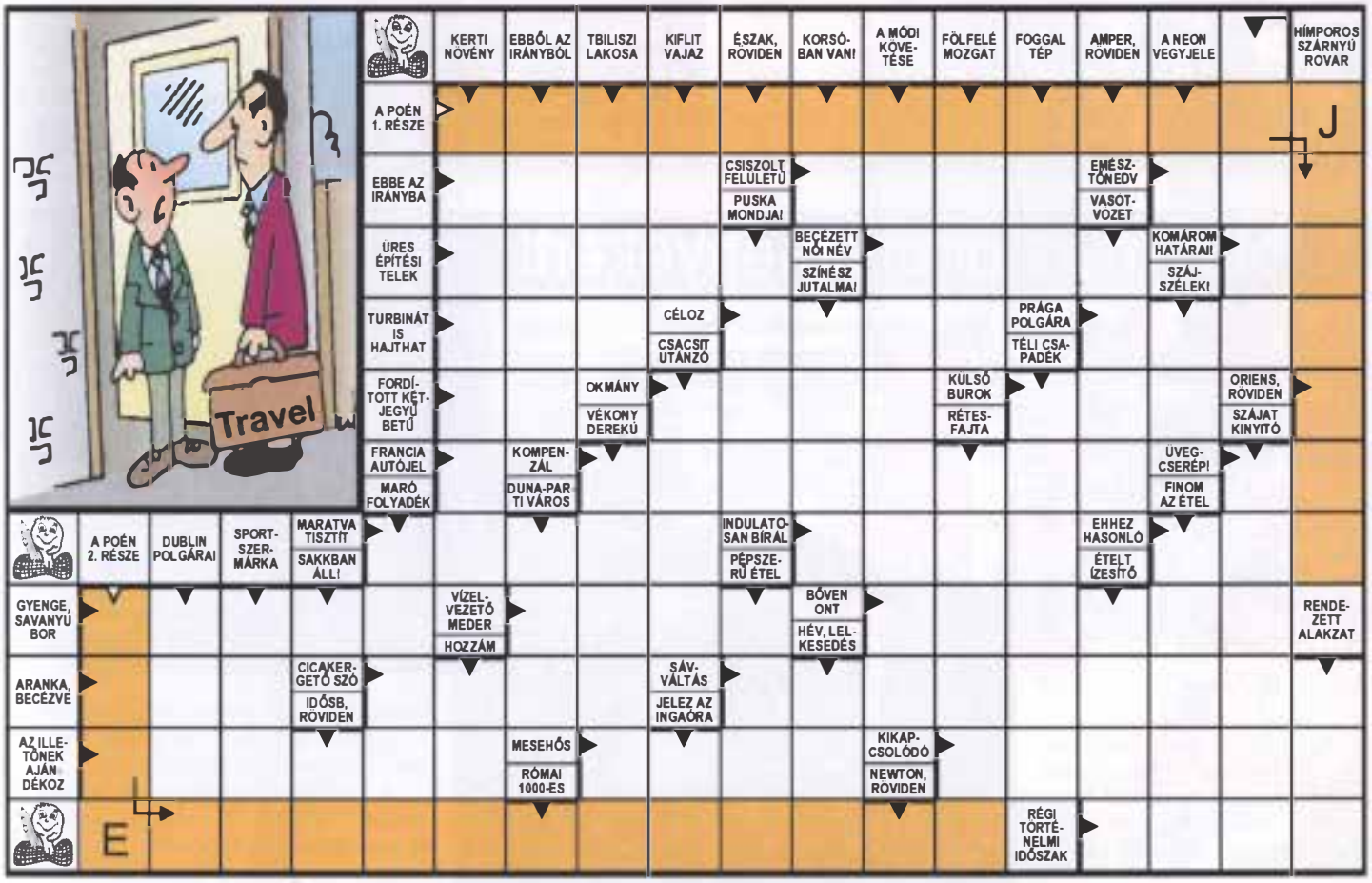
marbles™ személyi kölcsön
(06 40) 480-480
www.**marbles**.hu

H0050/0407

A HSBC Csoport tagja

A HSBC Holdings Plc-t 2004-ben a világ legjobb bankjának választotta az Euromoney Magazin. A forintalapú marbles™ személyi kölcsönt a Beneficial Zrt. nyújtja, amely a HSBC Csoport tagja. A kölcsön minden esetben a Beneficial Zrt. által végzett hitelbírálat függvénye. A fenti példáknál a futamidő 72 hónap. A THM mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. A kölcsön igénylésének alapfeltételei: betöltött 21. életév, a jövedelem bankszámlára érkezzen, minimum nettó 55 000 Ft jövedelem.

THM: 14,44%-25,49%



A Vasutasok Szakszervezete alapításának 111. évfordulójára

Történelmi TOTÓ

1.) A vasutasok .....-án megtartott nagygyűlésén határozták el először, hogy érdekeik védelmére szervezetet alapítanak.
- ❑ *a.* 1896. szeptember 20.
- ❑ *b.* 1896. július 15.
- ❑ *c.* 1896. augusztus 20.

2.) Az önálló munkásegyesület létrehozását javasolta.
- ❑ *a.* Klaus Antal
- ❑ *b.* Fischer Adolf
- ❑ *c.* Keleti Ö. Lajos

3.) Az alakuló nagygyűlés helyszíne:
- ❑ *a.* Felsőerdősor u. 25. (ma: Szinyei Merse Pál u. 13.) sz. alatti Baron-féle vendéglő
- ❑ *b.* Alsóerdősor u. 25. Kiskakas vendéglő
- ❑ *c.* Honvéd u. 25. Vasúti vendéglő

4.) A 110. éve megalakult Szervezet neve.
- ❑ *a.* Általános Vasúti Munkások Egyesülete
- ❑ *b.* Vasúti Munkások Egyesülete
- ❑ *c.* Vasúti Munkások Általános Egyesülete

5.) A Szervezet első bejegyzett Alapszabályát .....-án hagyta jóvá a Kereskedelemügyi Miniszter.
- ❑ *a.* 1896. október 20.
- ❑ *b.* 1906. április 6.
- ❑ *c.* 1896. december 6.

6.) Megtorlás: 1897. nyarán munkásgyűlésen való részvétel miatt egyszerre ..... munkást bocsátottak el a Nyugati főműhelyből.
- ❑ *a.* 100
- ❑ *b.* 71
- ❑ *c.* 271

7.) ...-én megjelent „a magyarországi vasúti munkások érdekeit képviselő közlöny".
- ❑ *a.* 1904. április 15-én
- ❑ *b.* 1904. április 6.
- ❑ *c.* 1904. december 6.

8.) Az 1904-ben megjelent közlöny elnevezése.
- ❑ *a.* Magyar Vasutas
- ❑ *b.* Vasutas Magazin
- ❑ *c.* Magyar Közlekedés

9.) Az 1904 februári gyűlések jelszava.
- ❑ *a.* „Jogot és kenyeret!"
- ❑ *b.* „Munkát és kenyeret!"
- ❑ *c.* „Munkát és jogot!"

10.) Az első országos sztrájk: Délelőtt a MÁV valamennyi vonalán megszűnt a forgalom.
- ❑ *a.* 1904. április 20.
- ❑ *b.* 1904. május 1.
- ❑ *c.* 1904. július 15.

11.) „A ..... miniszterelnök iránti ellenszenv politikai hőssé avatta a harcolókat, ellensúlyozta a sztrájk okozta kényelmetlenségeket."
- ❑ *a.* Gróf Tisza István
- ❑ *b.* Vázsonyi Vilmos
- ❑ *c.* Kossuth Ferenc

12.) Hivatali kötelesség megtagadása címén emeltek vádat, s ..... vasúti alkalmazott ellen indítottak büntetőeljárást.
- ❑ *a.* 1600
- ❑ *b.* 1000
- ❑ *c.* 2000

13.) A vasutasok harcának szerepe volt abban, hogy az 1905 januári választásokon – a nyílt szavazásos választási rendszer ellenére – megbukott a három évtizede kormányzó
- ❑ *a.* Szabadelvű Párt.
- ❑ *b.* Kisgazda Párt.
- ❑ *c.* Magyar Szociális Párt.

13+1.) A Vasutasok Szakszervezete 2007 április 12-13-án tartotta .....Kongresszusát.
- ❑ *a.* XX.
- ❑ *b.* III.
- ❑ *c.* XVI.

(A helyes válaszok kockájába x-et kérünk írni.)

NÉV: .....

.....

Szolgálati hely: .....

.....

VSZ tagkártya száma: .....

Telefonszám: .....

(A TOTÓ kitöltéséhez a Vasutasok Szakszervezete által 1997-ben kiadott Gadanecz Béla–Gadanecz Éva: „A vasutasok szakszervezeti mozgalmának története" című könyvet ajánljuk olvasóink figyelmébe.)

A TOTÓ beküldői között 10 db „Vasutas ízek" szakácskönyvet sorsolunk ki. **Beküldési határidő:** 2007. szeptember 30.

A kérdéseket Németh Gáborné állította össze.

Cím: Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi u. 8. A borítékra kérjük ráírni: Történelmi TOTÓ. A helyes megoldást a Magyar Vasutas októberi számában adjuk közre.

A jobb munkakörülményekért!

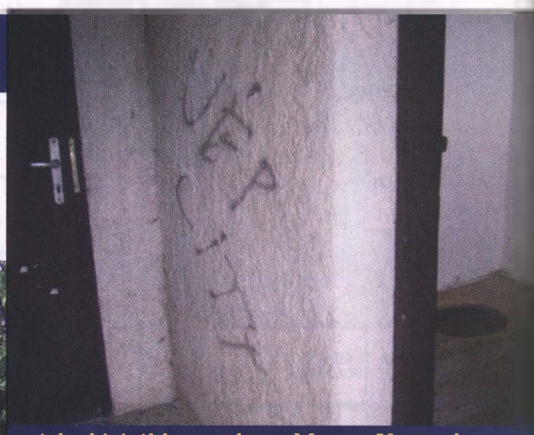
IDÉZET A 2007. AUGUSZTUS 28-I VÉT EMLÉKEZTETŐJÉBŐL: MÁV: „ÖSSZE KELL GYŰJTENI A MUNKAKÖRÜLMÉNYEKKEL ÉS A SZOCIÁLIS LÉTESÍTMÉNYEKKEL KAPCSOLATOS KÉRDÉSEKET, PROBLÉMÁKAT ÉS A MEGOLDÁSRA PRIORITÁSOKAT KELL FELÁLLÍTANI."

Segítsük a munkáltatót ebben a felelősségteljes, nehéz munkájában. Ezért a VSZ Budapesti Területi Képviseletének kezdeményezésére meghirdetjük a legmostohább munka- és szociális körülmények „versenyét".

A cél az, hogy minél több, a valóságot tükröző adattal szembesítsük a munkáltatót. Mutassuk meg, hogy valójában milyen körülmények között kell nap mint nap a munkát végezni.

A körülmények pontos bemutatása érdekében kérjük hogy küldjetek fényképet, és a szolgálati helyet pontosan nevezzétek meg.

Az adatokat és a fényképeket a magyarvasutas@vsz.hu címre várjuk.



A legkirívóbb eseteket a Magyar Vasutasban rendszeresen közöljük.

2007. OKTÓBER

Megjelenik: 15 500 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVA: 1904-BEN

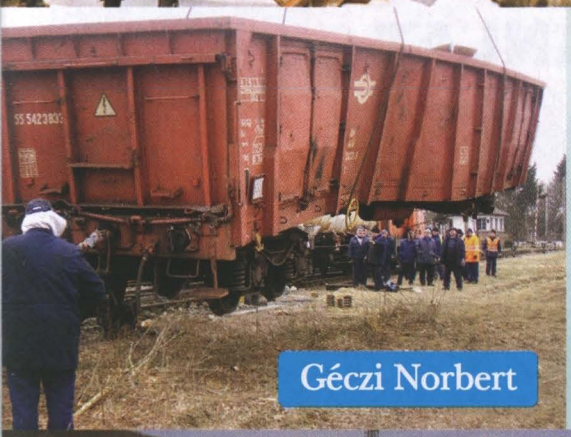
LI/10

Seress István

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

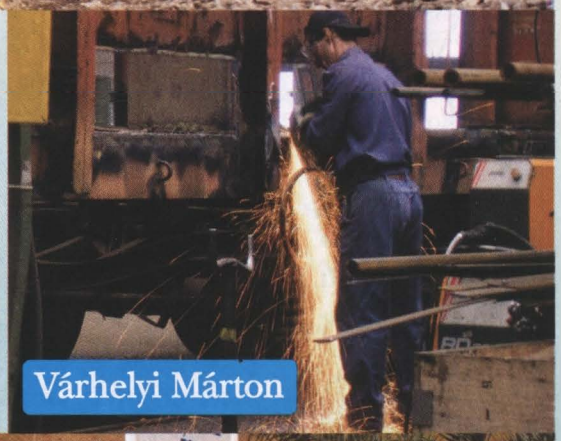
Nagy Gábor

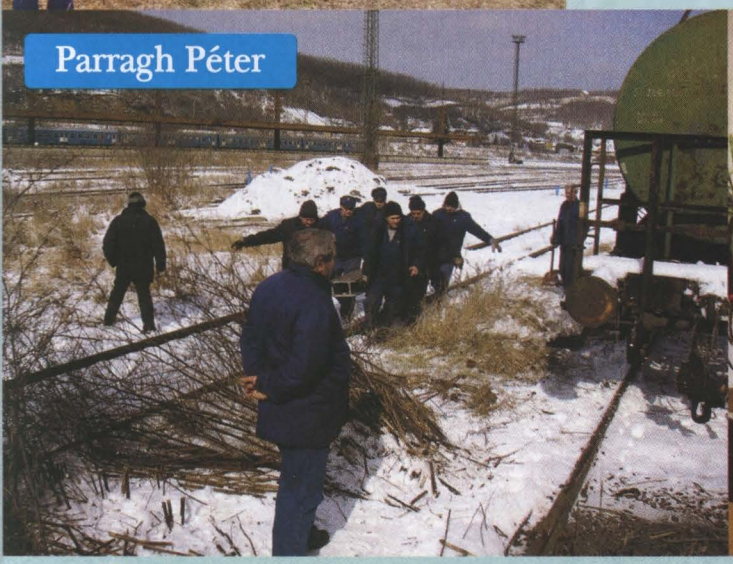
Orosz Tamás


Géczi Norbert

„A vasút csak a test, a lélek benne az ember."

A Vasutasok Szakszervezete Fotópályázatának díjkiosztó ünnepségéről a 3. oldalon tudósítunk.


Várhelyi Márton


Parragh Péter

Stoffa Zoltánné

Érezd az összefogás erejét!

Tagkártya kedvezmény!

Költs kevesebbet a kötelező gépjármű felelősségbiztosításra!

A Vasutasok Szakszervezete és a SIGNAL Biztosító közötti együttműködésnek köszönhetően a VSZ tagjai 10% kedvezményt kapnak az amúgy is kedvező SIGNAL kötelező gépjármű felelősségbiztosítás díjaiból. (A 2008-ra meghirdetett díjak 2007. október 30-tól nyilvánosak.)

Új biztosítását az alábbi elérhetőségeken tudja megkötni:

– SIGNAL Biztosító Zrt. Ügyfélszolgálati és Értékesítési Irodáiban **(www.signal.hu)**

– szerződött takarékszövetkezeti partnerek fiókjaiban (listájuk a **https://www.signal.hu/hu/takarekszovetkezetek.htm** linken látható)

SIGNAL BIZTOSÍTÓ

– **telefonon:** SIGNAL Contact Center 06-40-405-405

– **személyesen:** SIGNAL Biztosító Zrt. Vezérigazgatóság, Ügyfélszolgálat (1123 Budapest, Alkotás u. 50.)

– e-mail: info@signal.hu

Mi a teendő biztosító váltásakor?

A hatályos jogszabályi rendelkezések alapján a KGFB szerződés felmondására, és biztosító váltására évente csak egy alkalommal van lehetőség.

A felmondást legkésőbb 2007. december 1-jéig kell eljuttatnia jelenlegi biztosítójához (bizonyíthatóan, azaz tértivevénnyel, másodpéldány átvétellel, stb.).

A Vasutasok Szakszervezete Területi Képviseletein munkatársaink segítenek az ügyintézésben.

Várja Önt Magyarország első állatparkja Nyíregyházán!

SÓSTÓ ZOO NYÍREGYHÁZI ÁLLATPARK

SÓSTÓZOO

Egy 24 hektáros tölgy erdőben más mint 3500 állat

VSZ tagok kedvezményes belépője előjegyezhető Bíró Bélánénál a 03/43-70 vasútüzemi telefonszámon.

Nyitva egész évben 9-19 óráig

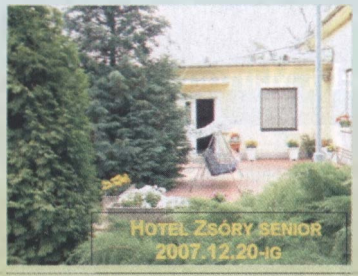
4431 Nyíregyháza-Sóstófürdő
Tel.: 06 42-479-702, Fax: 06 42-402-031
www.sostozoo.hu, e-mail: info@sostozoo.hu, office@sostozoo.hu

MÁV LOKOMOTIV HOTELS ZRt.

ŐSZ AJÁNLAT

PIHENJEN GYÓGYFÜRDŐKHÖZ KÖZELI SZÁLLODÁINKBAN!

AJÁNLATUNK AZ OKTÓBER 23-I HOSSZÚ HÉTVÉGÉRE IS ÉRVÉNYES!



Üdülési Csekk

3 nap / 2 éj félpanziós ellátással 12 300.-Ft/fő
5 nap / 4 éj félpanziós ellátással 23 200.-Ft/fő
8 nap / 7 éj félpanziós ellátással 36 700.-Ft/fő

VASUTAS EGÉSZSÉGPÉNZTÁR

Az akció más kedvezménnyel nem vonható össze. A 7 éjszakás ajánlatunk egy ismerkedési, valamint egy búcsúestre szóló meghívást is tartalmaz.

Gyermekkedvezmény: 2-14 éves korig vehető igénybe. 2 év alatti gyermek ingyenesen tartózkodhat szüleivel egy szobában.

Áraink tartalmazzák a szállást félpanzióval. Az idegenforgalmi adó helyben, külön fizetendő. Üdülési csekket, Sodexho Pass és Ticket Restaurant meleg étkezési utalványokat elfogadunk, valamint a szolgáltatás kiegyenlíthető Vasutas Egészségpénztáron keresztül is.

További információ:

Hotel Boglár: 06-85-350-634
Hotel Gárdony: 06-22-579-022
Hotel Vonyarc: 06-83-348-035

Szobafoglalás: udules@mavhotels.hu

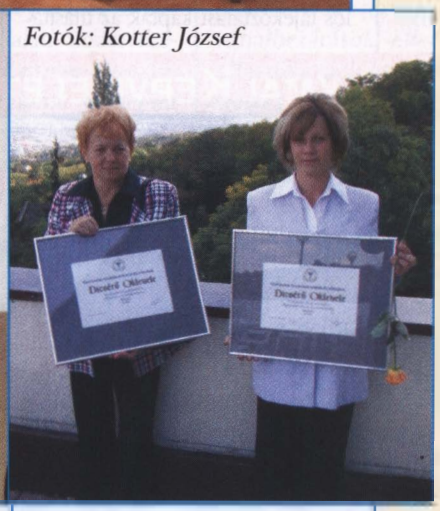
www.mavhotels.hu

Vasutasok Szakszervezete Napja

A MÁV SZIMFONIKUSOK ZENEKAR HARMÓNIA VONÓSNÉGYESE NYITOTTA MEG A MAGYAR VASUTASOK SZAKSZERVEZETI MOZGALMA ALAPÍTÁSÁNAK 111 ÉVES ÉVFORDULÓJA ALKALMÁBÓL 2007. SZEPTEMBER 20-ÁN RENDEZETT ÜNNEPSÉGET.

Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezete elnöke ünnepi köszöntőjében felelevenítette a szakszervezet megalakításának történelmi hátterét.. Mint mondta, a Vasutasok Szakszervezete őrzője mindazon értékeknek, amelyeket elődeink hoztak létre az elmúlt több, mint száz évben. Kihangsúlyozta, hogy a vasúti szektorban a VSZ jelenleg is a legnagyobb létszámú szakszervezet, amelyet annak a szemléletnek is köszönhet, hogy sohasem a hibásokat kereste, hanem a hibák ellen harcolt és küzd a jövőben is.

Napjaink kihívásairól szólva kihangsúlyozta, hogy vívmányaink megőrzéséhez a MÁV átalakítása során erősítenünk kell az egymás iránti szolidaritást.



Fotók: Kotter József

Elismerések és kitüntetések átadása

Elsőként *Egry Henrietta, Dajka Sándor, Kis Tibor, Németh Tibor, Nyúl László* és *Rohonka Sándor* az előző négyéves ciklusban a Vasutasok Szakszervezete tagsága érdekében négy éven át végzett lelkiismeretes, fegyelmezett munkáját köszönte meg *Simon Dezső.*

Ezután *Pallos György,* a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezetének elnöke és *Győri István,* a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezetének ügyvezető elnöke vehette át az 50 éves VSZ-tagságért járó Emléklapot.

Az Elnökség a Vasutasok Szakszervezete iránti példaértékű elkötelezettsége és hűsége elismeréseként 90. születésnapja alkalmából Díszoklevelet adományozott *Varga Ferenc* részére.

A Vasutasok Szakszervezete Dicsérő Oklevél Kitüntetését a VSZ Szegedi Nyugdíjas Alapszervezete nevében *Veréb Győzőné,* az alapszervezet elnöke, a VSZ Miskolci Forgalmi Utazók Alapszervezete nevében *Tóth Endréné,* az alapszervezet titkára vette át.

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Arany Jelvény kitüntetésben részesítette *Kucs Lajosnét,* Nagykanizsa Gépészeti SZB gazdasági felelősét, *Almási Józsefnét,* Püspökladány Csomóponti Alapszervezet gazdasági felelősét, *László Ilonát,* Pécs Területi Képviselet irodavezetőjét, *Repák Lajost,* Szeged Gépészeti Főnökség SZB titkár-helyettesét.

Fotópályázat

A Vasutasok Szakszervezete 2006 májusában Fotópályázatot hirdetett *„A vasút csak a test, a lélek benne az ember”* címmel hivatásos és amatőr, valamint a fényképezéssel korábban csak családi események megörökítésére vállalkozók részére. A fotópályázat célja a vasúttársaságokban és vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságokban, intézményekben és a vasútegészségügyben dolgozó tagjaink, a munkavállalók mindennapi életének, munkájuk sajátosságainak bemutatása.

A képeket *Dallos István* fotóművész, *Nagy József* vasútfotós, a Vasúttörténeti Alapítvány titkára és *Fülöp Péter* film- és médiatanár alkotta szakmai zsűri bírálta el. A pályázók közül 12 alkotó művét fogadta el a zsűri, akik szintén részt vettek az ünnepségen. A díjakat *Simon Dezső* adta át.

Színes, vagy fekete-fehér hagyományos technikával készült papírképek kategóriában a Vasutasok élete, munkája, riportképek témakörben I. helyezést ért el *Orosz Tamás,* a II. helyezett *Stoffa Zoltánné* lett.

Munkahelyi közösségek, egymásrautaltság és együttműködés ábrázolása témakörben *Szabó József* Emléklapot kapott.

Múltbeli dokumentumok témakörben *Nagy Gábor* ért el első helyezést.

Digitális technikával készült képek kategóriában a Vasutasok élete, munkája, riportképek témakörben az első helyezett *Várhelyi Márton* lett. A második díjat *Parragh Péter,* míg a harmadikat *Géczi Norbert* érdemelte ki. Különdíjat kapott *Bálint Lajos,* Emléklapot pedig *Huczka József* és *Zarilla András* vehetett át.

A munkahelyi közösségek, az egymásrautaltság és együttműködés ábrázolása kategóriában *Szabó József* lett az első, *Kovács Péterné* és *Seress István* munkáját Emléklappal díjazta a zsűri. A szakszervezeti életképek bemutatása témakörben *Orosz Tamás* érdemelte ki az első helyet.

A díjazott képek kiállításával és vetítésével színesített ünnepséget a MÁV Szimfonikusok Harmónia vonósnégyesének előadása zárta.

Eredmények

A Vasutasok Szakszervezete folyamatosan figyelemmel kísérte a Forgalmi (F.2.) és a Jelzési (F.1.) Utasítások jelentős változtatásainak bevezetésével kapcsolatos lépéseket a módosítások szerkesztésétől a hatálybaléptetés előkészítéséig.

A VSZ kezdeményezésére

F1 és F2 – több idő jut a felkészülésre

Ez év augusztusában a MÁV Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ vezetői és a Forgalmi Főosztály munkatársai az érdekképviseletek munkatársai részére tájékoztatót tartottak a jóváhagyott utasítások módosításainak oktatását segítő elektronikus tananyagokról, a bevezetés tervezett ütemezéséről és a különbözeti vizsgákról.

A Vasutasok Szakszervezete kifejtette, hogy az igen terjedelmes változások sikeres és eredményes elsajátításához az alábbi feltételek szükségesek:

- minden vizsgázó részére új utasítások és oktatási segédletek biztosítása,
- a tesztrendszerű vizsgákhoz a tesztkérdések és a válaszok átadása,
- az új utasítások, függelékek, segédletek átadása és a különbözeti vizsga között legalább két hónap felkészülési idő biztosítása,
- a rendszeres szakmai oktatások gyakoriságának és időtartamának növelése az elsajátítandó tananyag mennyiségének függvényében.

A prezentációt követően az augusztus 28-i VÉT-en a MÁV Zrt. Forgalmi Főosztályának osztályvezetőjétől a szakszervezetek hivatalos tájékoztatást kaptak az utasítások tervezett hatálybaléptetéséről és a különbözeti vizsgáztatás menetéről. A VSZ újra határozottan kérte a korábbi négy felvetés elfogadását, amelyeket a Baross Gábor Oktatási Központban ismertettünk a munkáltató képviselőivel.

A munkáltató a VÉT ülését követően Intézkedési Terv tervezetet adott át a szakszervezeteknek véleményezésre, melyben már pontos határidők szerepeltek az oktatásra és a hatálybaléptetésre vonatkozóan is. A VSZ az Intézkedési Tervet augusztus 30-án véleményezte, melyben megfogalmazta, hogy a felkészítések a rendszeres szakmai oktatások keretében történjenek. Az *„új utasítások, a különbözeti vizsga anyaga, a tesztkérdések és a válaszok rendelkezésre állása, valamint a vizsga időpontja között legalább két hónap felkészülési idő legyen valamennyi munkavállaló részére”.*

A soron következő, szeptember 14-i VÉT ülésen újratárgyalták az utasítások bevezetésének idejét. Tekintettel arra, hogy az új utasítás bevezetésének előkészületei nem zökkenőmentesek, mert például több száz tesztkérdésre nem adták ki a választ, a VSZ a 2007. decemberi hatálybaléptetést nem támogatta. **A munkáltató mérlegelte a VSZ felvetését és elállt a decemberi bevezetéstől, azt 2008. április 1-jére tette át.**

A Vasutasok Szakszervezete a munkáltatónál kezdeményezte az Oktatási Utasítás teljes átdolgozását, figyelemmel a MÁV Zrt-nél történt szervezeti átalakításokra és az időközben bekövetkezett rendkívüli eseményekre, amelyek arra engednek következtetni, hogy az oktatás területén nincs minden rendben.

Szabályozásra vár a fenti anomáliák elkerülése érdekében a jelentősebb utasítás-módosításokat követő különbözeti vizsgáztatások módszertana, a lebonyolítás feltételrendszere is.

Gyuricza Gyula, szakértő

A VSZ START Szakmai Képviselet Tájékoztatója

A munkaszerződés módosításáról

Július elsejével több mint hétezer munkavállaló került át jogutódlással a MÁV-START Zrt-be. Ezt követően a cég több szervezeti egységének végrehajtásra kiadta az egyéni munkaszerződések és munkaköri leírások módosítását. Az ezzel kapcsolatos munkavállalói észrevételekről, tapasztalatokról és hiányosságokról a Vasutasok Szakszervezete START Szakmai Képviselete tisztségviselői megbeszélést tartottak Virág Imrével, a MÁV-START Zrt. humán vezérigazgató-helyettesével.

A 2007. szeptember 27-én megtartott egyeztetésen a Vasutasok Szakszervezete START Szakmai Képviseletét *Fridrich Imre* SZK-vezető, *Kuti Horváth József* vezető-helyettes, *Szabó Ilona*, a MÁV START Zrt. KÜT és *Palotai Árpád*, a VSZ Budapesti TSZB vezetője látta el. A VSZ képviselői az egyeztetés elején tájékoztatást adtak a munkavállalóktól kapott információkról. Egyes szolgálati helyeken a munkavállalóknak nem biztosították a módosítás és a munkaköri leírás tanulmányozásának lehetőségét, és tanácsot sem kérhettek. Csak akkor kapták meg a saját példányukat, ha azt helyben aláírták. A helyi Humánpartner(ek) központi utasításra hivatkoztak, miszerint a módosításokat egységesen központilag készítették el, melynek során a végrehajtási szinten nincs lehetőségük javításra. Több érintett munkavállaló a felsoroltak miatt nem írta alá a szerződés-módosítást, vagy észrevételt tett. A tájékoztatás után a következő témákat vetették fel, illetve javaslattal éltek: szerencsésebb lett volna, ha a megnevezés nem *„munkaszerződés módosítás”*, hanem *„munkaszerződés”* vagy *„módosított munkaszerződés”*. A munkavállalók körében zavart okoz a személyi alapbérnél a *„változatlan”* megjelölés, illetve a 15. pontban szereplő hatályon kívül helyezés. Néhány munkaszerződésben alapvető hiányosságok találhatók: például adatok pontatlansága, munkakör megnevezésének hiánya illetve munkaügyi fogalom munkakörként való feltüntetése. A munkavállalók aggódnak munkaviszonyuk folyamatossága miatt, a MÁV-nál eltöltött időt a munkaszerződés nem tartalmazza. Javasolták a munkáltatónak, hogy a hibás munkaszerződéseket azonnali hatállyal vonják vissza és igazolják a folyamatos munkaviszonyt (MÁV-MÁV Zrt–MÁV START Zrt.).

A humánpolitikai vezérigazgató-helyettes válaszában elismerte a felvetések fontosságát. Elmondása szerint a helyi humánpartnereknek illetve vezetőknek jelezni kellett volna a jogos problémákat. A személyi alapbér változatlan megjelölése nem okozhat problémát, hiszen az addig változatlan, amíg a szakszervezetek és a munkáltató, illetve a munkavállaló és a munkáltató között nem történik egyezség a béremelésre. A 15. pontban szereplő hatályon kívül helyezés szintén nem lehet probléma, mert a jogutódlásról kapott értesítés nem volt része a munkaszerződésnek. A tartalmilag hibás munkaszerződéseket visszavonják. Elmondta, hogy a MÁV-munkaviszony jogfolytonosságának megnyugtató rendezése érdekében novemberben minden MÁV START munkavállalónak egyeztetik a munkaviszonnyal összefüggő valamennyi adatát, majd minden munkavállalónak kiadják a munkaviszony-igazolást. Az egységes értelmezés és végrehajtás érdekében vezérigazgatói normatív utasítást is kiad.

A munkaszerződéssel kapcsolatos egyeztetés után a VSZ képviselői más, a munkavállalók nagy csoportját érintő kérdéseket tettek fel a vezérigazgató-helyettes úrnak. Várható-e szolgálatihely-összevonás? A betegállományban nem lévők elismerésére sor kerül-e a MÁV-START-nál? A vezérigazgató-helyettes úr elmondása szerint a bizonyos szolgálati helyek összevonási lehetőségét vizsgálják, döntés még nem született. A betegállományban nem lévők elismerésének tárgyában még folynak a vizsgálatok.

Felhívjuk a VSZ-tagok figyelmét, hogy egyéni munkaszerződés-módosításuk aláírása előtt tájékozódjanak és kérjenek tanácsot a VSZ START Szakmai Képviseletének tisztségviselőitől.

Új vezető a VSZ Forgalmi Szakmai Képviselet élén

2007. szeptember 25-én harmincnégy küldött gyűlt össze a VSZ székházában, hogy a Forgalmi Szakmai Képviselet élére új vezetőt válasszanak. Zlati Róbert hosszú ideig két középszervezetet vezetett, a MÁV Cargo-nál megindult privatizációs folyamat azonban egész embert kíván, ezért lemondott a Forgalmi Képviselet vezetéséről. A küldöttértekezlet a négy jelölt közül két fordulóban titkos szavazással Szabó Gyulát választotta a VSZ Forgalmi Képviselet élére.

Szabó Gyula Vásárosnaményban született 1963. július 27-én. A mátészalkai Esze Tamás Gimnázium elvégzése után, 1981-ben került a vasúthoz. Záhony Állomáson végigjárta a ranglétrát, kocsirendező, váltókezelő, vezető váltókezelő, forgalmi szolgálattevő beosztásban dolgozott.

1989-ben helyezték át Budapest Ferencváros Állomásra, ahol térfelvigyázó, forgalmi szolgálattevő, térfőnök, ügyeletes tiszt és főrendelkező munkaköröket töltött be. 1998–1999-ben elvégezte a MÁV Tisztképzőt, majd 2003-ban a BILK Soroksár Terminal Állomás megbízott vezetője lett. 2006-ban visszakerült Budapest Ferencváros Állomásra, ahol megválasztásáig főrendelkezőként dolgozott. 2005-ben beiratkozott a győri Széchenyi István Egyetem Közlekedésmérnök karára. A Vasutasok Szakszervezetének 1981-től tagja. Több tisztséget is vállalt, így volt bizalmi, főbizalmi, szb-titkár helyettes, szb-titkár, Budapest területi forgalmi szakágvezető, FÉIB-titkár helyettes.

„Érdekvédelmi tevékenységem során a Vasutasok Szakszervezete középtávú programjához igazodva, de azon belül a Forgalmi Szakmai Képviselet arculatának markánsabb kialakítására törekszem. A jelenleg is tartó vállalati átszervezések közepette a forgalmi szakma stratégiai helyzetbe került, munkavégzésének folyamata (szolgáltatás) magasabb szintű feladatmegoldást követel, ezáltal intenzívebb szakmai képviseletre van szükség.

Az érdekérvényesítő erő egységes kiállásban valósulhat meg igazán, ezért a helyi érdekérvényesítést a tagszervezéssel összekapcsolva kell a munkavállalókat összefogásra ösztönözni. Lehetőség szerint növelni kell a Forgalmi Szakmai Képviselet vezető személyes jelenlétét valamennyi területen.

Kiemelt feladatnak tekintem a szakszervezet kiállását tagjaink munkahelyének megőrzéséért, a tervezett vonalbezárások elleni tiltakozás minden törvényes eszközzel történő kifejezését.

Elfogadhatatlannak tartom a szakmát folyamatosan érintő létszámcsökkentést, aminek következménye az egyes munkakörök leterheltségének növekedése, e munkaköröket ellátó munkavállalók fokozott fizikai és mentális igénybevétele.

Fontos, hogy valamennyi forgalmi végrehajtó munkakörben dolgozó munkavállalóra terjedjen ki a megfelelő rehabilitációs kezelés lehetősége."

Választás

Szabó Gyula
Forgalmi Szakmai Képviselet vezető

Megállapodás nélkül zárultak a MÁV Cargo Zrt. Kollektív Szerződés-tárgyalások!

2007. október 4-én ülésezett a MÁV Cargo Zrt. Vállalati Érdekegyeztető Tanács. Az egyetlen napirendi pontban a Kollektív Szerződésről tárgyaltunk.

Az ülésen részt vett *Dióssy Gábor*, az igazgatóság elnöke, valamint *Kozák Tamás* vezérigazgató is, azonban ez is kevés volt ahhoz, hogy megállapodást tudjunk kötni.

A szakszervezeti oldal számára a helyszínen vált nyilvánvalóvá, hogy ez a megállapodás utolsó lehetséges napja, mert a jelenlegi menedzsment a privatizáció előrehaladtával nem vállalhat újabb kötelezettségeket.

Az ülésen a leglényegesebb kérdésekkel foglalkoztunk. A munkáltató a VSZ javaslatai mentén hozott újabb ajánlatokat, melyek egy részében – a KSz-felmondás ideje, kirendelés, kiküldetés hossza – egyezségre jutottunk. A teljes munkaidőre vonatkozóan is elmozdulás történt, de a munkáltató a foglalkoztatásra továbbra sem vállalt elfogadható garanciát.

Úgy tűnt, hogy nem mindenki volt kész a megállapodásra. A munkáltató rosszul ütemezte a tárgyalásokat, az egyik társszakszervezet nem kívánt kellő időt fordítani a tárgyalásokra, a másik társszakszervezet az új tulajdonossal jobb megállapodásra számít.

A Vasutasok Szakszervezete már a privatizációs tender kiírása előtt kezdeményezte a tárgyalásokat, és írásos módosító javaslatokkal, megállapodás-tervezetekkel igyekeztünk azokat sikerre vinni. A VSZ Cargo Szakmai Képviselet fontosnak tartotta volna, hogy még a privatizáció előtt létrejöjjön a 2008. január 1-jétől érvényes Kollektív Szerződés.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a jelenlegi Kollektív Szerződés 2007. december 31-ig hatályos. A Vasutasok Szakszervezete az új tulajdonossal azonnal felveszi a kapcsolatot, és kezdeményezi a Kollektív Szerződés megkötését.

Ahhoz, hogy az új tulajdonossal a jelenlegivel azonos színvonalú KSz-t köthessünk, az eddiginél is nagyobb szervezettséggel, egységesen kell fellépnünk. Ehhez kérjük a támogatást tagjainktól és valamennyi Cargo-s munkavállalótól.

Zlati Róbert

Kihelyezett titkári értekezlet Dombóvár Gunaras-fürdőn

A Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi Képviseletének titkári testülete 2007. szeptember 26-27-én tartotta kihelyezett kétnapos oktatását Dombóvár Gunaras-fürdőn.

Az első napon a szállás elfoglalása után *Horváthné Czindery Zsuzsanna*, a VSZ Pécsi Területi Képviseletének vezetője köszöntötte az oktatáson megjelenteket, majd *Karácsony Szilárd*, a Vasutasok Szakszervezete szervezetpolitikai alelnöke tartott tájékoztatást aktuális szervezetpolitikai kérdésekről.

Ezt követően *Fridrich Imre*, a START Szakmai Képviselet vezetője, valamint az újonnan megválasztott Forgalmi Szakmai Képviselet vezetője, *Szabó Gyula* röviden ismertette az üzletág főbb feladatait.

A START Zrt. 2007. július 1-jei megalakulásának tapasztalatairól és további terveiről *Tamás Ferenc*, a START Zrt. pécsi és kaposvári területének vezetője adott a titkárok részére részletes információt.

Ezen a napon tartott *Meleg János* VSZ érdekvédelmi alelnök, majd *Simon Dezső* VSZ elnök vitaindító előadást. A nagy érdeklődés miatt a kötetlen beszélgetés késő estig tartott.

A nap befejezéseként megható pillanatok következtek: *Simon Dezső* VSZ elnök a Pécsi Területi Képviselet két tisztségviselőjének ünnepélyes keretek között Aranyjelvény kitüntetést adott át.

Az értekezlet második napján a Pályavasúti Üzletág Pécsi Területi Központjából *Varga András* TEB osztályvezető ismertette az elmúlt időszakban végrehajtott átszervezés indokoltságát és hatását az üzletágra.

Az előadást követően *Horváthné Czindery Zsuzsanna* adott tájékoztatást az elmúlt értekezlet óta eltelt időszak legfontosabb érdekvédelmi munkájáról, majd *Károlyi Csaba*, a Pécsi Terület Központi Üzemi Tanácsának tagja ismertette a KÜT aktuális feladatait. A kétnapos oktatás befejezéseként *Dr. Kotter József*, a TEB szakmai képviselet vezetője részletes tájékoztatást tartott a Munka Törvénykönyve tárgyévi módosításairól, valamint ezek szakszervezetet érintő hatásairól.

A kihelyezett oktatás jó hangulatban zajlott, a résztvevők értékes információkkal, tapasztalatokkal gazdagodva tértek haza.

Horváthné Czindery Zsuzsanna képviseletvezető

Napsütésben.

Szombathely talán legdrágább telkén, az egykori városi strand zöldben bővelkedő területén családi napot tartott a VSZ Gépész Alapszervezete. Szikrázó napsütésben, finom étel és ital mellett beszélgetéssel, sakkozással, kártyázással, labdajátékokkal búcsúztatta a szeptembert és feledtette a gondokat a megjelent sokadalom.

Köszönet a szervezőknek, köztük *Németh Tamás* szb-titkárnak, valamint *Takács Jenő* és *Komláti István* aktivistáknak.

Papp Zoltán

Tovább folytatódik Debrecen Területen a szolgáltatások bővítése

2007. szeptember 15-től a már meglévő 4 db Nyíregyháza-Állatparki ingyenes belépő mellé sikerült megállapodni a Nyíregyházi Főiskola Tuzson János Botanikus kertjével is 4 db éves, ingyenes bérletről.

Továbbá a **Nyíregyháza-Sóstó Gyógyfürdő Rt**-vel történt megállapodás szerint a Wellness-fürdő alapdíjaiból **10%-os kedvezményt** kaptunk, melyet a VSZ-tagkártya felmutatásával lehet érvényesíteni.

Ugyancsak **új dolog a Debrecen Területi Képviselet irodájában levő ingyenes Internet-Pont**, melyet bárki igénybe vehet munkaidő alatt.

Reméljük, még tovább bővíthetjük szolgáltatásainkat, de a legfőbb feladatunknak továbbra is az érdekvédelmet tekintjük. Ha ilyen lehetőségekkel akár több tízezer forintot tagjaink zsebében tarthatunk, úgy gondoljuk, a szolgáltatások bővítését folytatni kell.

Jó szórakozást kívánunk új kedvezményes szolgáltatásainkhoz, melyek igénybevételének részleteiről további tájékoztatás kérhető a VSZ Debreceni Területi Képviseletétől.

Vasúti telefon: 03-29-70.

MVJ MÁV Vasjármű Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94/521-800 • Fax.: 94/313-315
E-mail: info@mvj.hu • Honlap: www.mvj.hu

mtu FRIEDRICHSHAFEN SERVICE Dealer
BEHR INDUSTRY Service
VOITH Turbogetriebe Service

Tevékenységeink:

- dízelmozdonyok (M43,M47), motorvonatok (Bz-mot,), személykocsik, teherkocsik javítása, korszerűsítése,átépítése,
- InterPici, iker motorvonat gyártása,
- speciális vasúti jármű gyártás, javítás,
- jármű fő- és részegységek gyártása (Railpack),
- MTU (motor), Behr (hűtő), Voith (hajtómű) szakszervíz tevékenység.

Minősítések:

ISO 9001:2000
DIN 6700-2
DIN EN 729-2
ÖNORM M 7812
Railion (DB) minősítés

Ülésezett

A VSZ VÁLASZTMÁNYA

2007. OKTÓBER 4-ÉN A VSZ VÁLASZTMÁNYA MÓDOSÍTOTTA A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE SZERVEZETI ÉS MŰKÖDÉSI SZABÁLYZATÁT, AMELY HONLAPUNKON (WWW.VSZ.HU) ELÉRHETŐ.

A testület *Mándoki Imrét*, a Szolnoki Járműjavító Kft. VSZ Alapszervezetének titkárát választotta meg a Választmány elnökének.

A Választmány megvitatta és elfogadta a VSZ középtávú programja végrehajtásának feladat- és ütemtervét. A Választmány tagjai ezt követően véleményezték a VSZ őszi tárgyalási csomagját.

A Választmány egyhangú szavazással megerősítette *Szabó Gyula*, a Forgalmi Szakmai Képviselet 2007. szeptember 25-én újonnan megválasztott vezetője elnökségi tagságát, és döntött tisztsége idejére történő függetlenítéséről is.

A Választmány felhatalmazta az elnökséget, hogy állást foglaljon a MÁV START Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottságába és Felügyelő Bizottságába delegálandó személyekről.

Bemutatkozik Mándoki Imre, a VSZ Választmányának elnöke

Mándoki Imre

1973-ban a Vegyipari- Finommechanikai és Műszeripari Szakközépiskolában szereztem szabályozástechnikai műszerész szakmát. Tanulmányaimat befejezve kerültem első – és azóta egyetlen, a jelenlegi – munkahelyemre a MÁV Szolnoki Járműjavító Üzembe, ahol jelenleg a Dízelmozdonyjavító Osztályon dolgozom műszerészként.

A Vasutasok Szakszervezetének 1973 óta vagyok tagja. 1989-től 1993-ig főbizalmi helyettes voltam a munkaterületemen. 1993-ban az első Üzemi Tanács választáson megválasztottak a helyi ÜT tagjának, majd pedig elnökének. Ezt a tisztséget azóta is betöltöm. ÜT elnökként 1993-tól tagja vagyok a VSZ helyi alapszervezete Szakszervezeti Bizottságának és a Társaság Felügyelő Bizottságának.

2006 decemberében megválasztottak az alapszervezet titkárává, ezzel tagja lettem a Járműjavító Kft-k Intéző Bizottságának is. Az IB delegáltjaként 2007 májusa óta tagja vagyok a VSZ Választmányának.

Üzemi Tanács Választások 2007

A Vasutasok Szakszervezete Járműjavítók Intéző Bizottsága 2007. szeptember 10–11–12-én tartotta kihelyezett ülését a MÁV Szolnoki Járműjavító Kft. Pihenőházában, Tiszaligeten. Az ülésen a napirendi pontok fontossága miatt az összes járműjavítós szb-titkár megjelent.

Napirenden szerepelt a MÁV Szolnoki Járműjavító Kft. tevékenységének bemutatása, melyet *Ceglédi Sándor* minőségbiztosítási osztályvezető tartott. A napirend üzemlátogatással fejeződött be.

Ezt követően az IB tagjai egy előadást hallgattak meg, melyet *Vámos István*, az ÉTOSZ igazgatóhelyettese tartott az Üzemi Tanács-választásokról és annak fontosságáról. Beszélt a szakszervezetek helyéről, szerepéről, valamint feladataikról a választások előkészítésében. Ezután tapasztalatcsere és értékelés következett a helyi SZB- és ÜT-tagok részvételével. A testület értékelte az IB által szervezett augusztusi sportnapot, majd szervezetpolitikai és érdekvédelmi kérdésekkel is foglalkozott. A választások lebonyolításával az MT 43. és 54. paragrafusa foglalkozik.

A választások fontosságára hívnám fel minden érintett tagunk figyelmét, mert azok sikertelensége vagy elmaradása esetén nem gyakorolhatók a részvételi jogok, nincs reprezentatív szakszervezet, nem lehet Kollektív Szerződést kötni.

Úgy érzem, a fenti gondolatokat nem kell részletezni, mindenki tisztában van azok fontosságával! Minden alapszervezetnek sikeres, jó választást kívánok.

Dózsa György

Megoldás

A MAGYAR VASUTAS ELŐZŐ SZÁMÁBAN A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ALAPÍTÁSÁNAK 111. ÉVFORDULÓJA ALKALMÁBÓL TÖRTÉNELMI TOTÓ-T JELENTETTÜNK MEG. ÍGÉRETÜNKHÖZ HÍVEN KÖZÖLJÜK A HELYES MEGFEJTÉST.

1.) A vasutasok *1896. szeptember 20-án* megtartott nagygyűlésén határozták el először, hogy érdekeik védelmére szervezetet alapítanak.

2.) Az önálló munkásegyesület létrehozását *Klaus Antal* javasolta.

3.) Az alakuló nagygyűlés helyszíne *Felsőerdősor u. 25. (ma: Szinyei Merse Pál u. 13.) sz. alatti Baron-féle vendéglő.*

4.) A 110. éve megalakult Szervezet neve: *Általános Vasúti Munkások Egyesülete.*

5.) A Szervezet első bejegyzett Alapszabályát *1906. április 6-án* hagyta jóvá a Kereskedelemügyi Miniszter.

6.) Megtorlás: 1897. nyarán munkásgyűlésen való részvétel miatt egyszerre *71* munkást bocsátottak el a Nyugati főműhelyből.

7.) *1904. április 15-én* megjelent „a magyarországi *vasúti munkások érdekeit képviselő közlöny".*

8.) Az 1904-ben megjelent közlöny elnevezése *Magyar Vasutas.*

9.) Az 1904. februári gyűlések jelszava: *„Jogot és kenyeret!"*

10.) Az első országos sztrájk: *1904. április 20.* délelőtt a MÁV valamennyi vonalán megszűnt a forgalom.

11.) „A *Gróf Tisza István* miniszterelnök iránti ellenszenv politikai hőssé avatta a harcolókat, ellensúlyozta a sztrájk okozta kényelmetlenségeket."

12.) Hivatali kötelesség megtagadása címén emeltek vádat, s *1600* vasúti alkalmazott ellen indítottak büntetőeljárást.

13.) A vasutasok harcának szerepe volt abban, hogy az 1905. januári választásokon – a nyílt szavazásos választási rendszer ellenére – megbukott a három évtizede kormányzó *Szabadelvű Párt.*

13+1.) A Vasutasok Szakszervezete 2007. április 12–13-án tartotta *XVI. Kongresszusát.*

Forrás: Gadanecz Béla-Gadanecz Éva: *„A vasutasok szakszervezeti mozgalmának története".* A helyes megfejtést beküldők közül kisorsolt tíz beküldőnek postán juttatjuk el a *„Vasutas ízek"* című szakácskönyvet.

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja – Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete; www.vsz.hu; E-mail: vsz@t-online.hu – Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, (magyarvasutas@vsz.hu) a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: Károlyi Marianna; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8; Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomas: Tízpont Nyomdaipari Társaság: 06/70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.tizpont.hu; ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/ év

TAGSZERVEZÉS

Új kocsivizsgálói alapszervezet alakult

Mindenki tudja, hogy a kocsivizsgálók a MÁV-START Zrt. szervezetébe integrálódtak 2007. július 1-jétől. A kocsivizsgálók, mint homogén szervezeti egység kerültek át az új munkáltatóhoz. Ezért is fogalmazódott meg bennünk, hogy a Vasutasok Szakszervezetén belül egy önálló kocsivizsgálói alapszervezetet alakítsunk ki Szolnok körzetében. Célként határoztuk meg a szakmánk elismerésének fontosságát az új szervezetben.

Továbbra is fő feladatunk a közlekedés biztonságának betartatása, megfelelve az új szervezetben jelentkező kihívásoknak is. Az előző időszakban ezen a területen tizenhat tagunk volt. Az alapszervezetünk megalakulásával július 19-re a létszámunk harminc-négyre, több mint száz százalékkal megemelkedett. A szervezettségi mutatónk 80,1%-os, hiszen 34 tagunk van a 41 fős összlétszámból.

Jelenleg is azon dolgozunk, hogy minden munkavállaló érdekképviseletét minél magasabb szinten úgy lássuk el, hogy a létszámba nem tartozók is érezzék, szükséges a tagság. Az alapszervezet titkárának *Pusztai Lajos* kocsivizsgálót választották meg.

Pusztai Lajos, VSZ Kocsivizsgálati SzB, Szolnok

Tiltakozás a nyugdíjreform ellen

Országos tömegközlekedési sztrájk lesz Franciaországban

A Párizsi Közlekedési Vállalat (RATP) nyolc szakszervezete közül öt pénteken jelezte, hogy csatlakozik a Francia Államvasutak (SNCF) öt szakszervezete által október 18-ra meghirdetett sztrájkfelhíváshoz, tiltakozásul a *Nicolas Sarkozy* államfő által bejelentett nyugdíjreform ellen.

A vasutasok Sarkozy bejelentését követően két nappal sztrájkot hirdettek, az RATP dolgozói viszont meg akarták várni a Munkaügyi Minisztériummal megkezdett egyeztető tárgyalások végét, amelyek a jelek szerint zsákutcába futottak.

Xavier Betrand munkaügyi miniszter bejelentette, hogy a kormány rendeletben vezeti be a nyugdíjreformot, amelyet a jövő héten szavazás nélküli vita előz meg a nemzetgyűlésben.

A közös sztrájk megbéníthatja az egész ország közlekedését.

Az RATP és az SNCF, valamint az energiaszektor alkalmazottai azt követelik, hogy a *„közszféra hátrányai miatti ellentételezésként"* a kormány ne változtasson a nagy állami vállalatok speciális nyugdíjrendszerén. A reform összhangba kívánja hozni a nagy állami vállalatok – amilyen például az SNCF, az RATP vagy az EDF (Villamos Művek) – speciális nyugdíjrendszerét a magánszektorban dolgozók nyugdíjrendszerével.

A kivételezett helyzetben lévő nagy állami nyugdíjpénztáraknak jelenleg félmillió munkavállaló fizet járulékot, amelyekhez ugyanakkor háromszor annyi ellátott, a francia nyugdíjasok öt százaléka tartozik.

Míg a franciák többsége negyven évig fizeti a nyugdíjjárulékot, a speciális nyugdíjrendszerben átlagosan 37,5 év, a vasúti dolgozók pedig már 25 év munkaviszony után, 55 éves koruktól nyugdíjba mehetnek. A mozdonyvezetők pedig már 50 évesen is.

A speciális nyugdíjrendszer megközelítőleg ötmilliárd euróba kerül évente a francia költségvetésnek és előnyösebb feltételeket biztosít tagjainak, mint a magánszektorból nyugdíjba vonulóknak.

Forrás: HVG

Megújult a fül-orr-gégészet és az audiológia szakrendelő

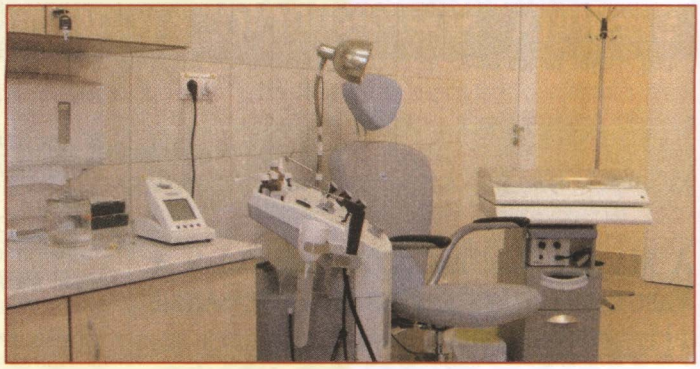
2007 szeptemberétől a Vasútegészségügyi Kht. szegedi Egészségügyi Központjának járóbeteg szakrendelőjében megújult környezetben látják el a fül-orr-gégészeti szakrendelésre és a hallásvizsgálatra érkező betegeket.

A felújítást megelőzően a hallásvizsgálat a fül-orr-gégészeti ellátástól elkülönítve egy 1979-ben kialakított, a mai kor követelményeinek már nem megfelelő rendelőhelyiségben történt. A beruházással megvalósult, hogy a fül-orr-gégészet és a hozzá szervesen kapcsolódó hallásvizsgálat egymással szomszédos, valamint egymás közt átjárható rendelőhelyiségben történik, nagyban segítve ezzel a betegek kényelmét és az orvosok munkáját is.

A felújítással a rendelőhelyiségek teljes víz-, gáz- és villamos szerelvényei megújultak, a falak új színt, a padozat új burkolatot kapott. A rendelőhelyiségek nyílászáróit 2006 novemberében kicserélték, most az új berendezéssel harmonizáló színű árnyékolók is felkerültek.

Az építészeti munkák mellett megújult a szakrendelések műszerparkja is. A beruházás lehetővé tette azon eszközök cseréjét, melyek felújítása már nem volt célszerű, azonban az egészségügyi szolgáltatások nyújtásához szükségesek. Így kapott a szakrendelés egy új elektrokautert, illetve a kézi műszerparkot is kiegészítettük, mivel ezek száma és állapota sem volt megfelelő.

Az elhasználódott eszközök mellett olyan új műszereket is beszereztünk, melyek korábban nem álltak rendelkezésre. Az új fül-orr-gégészeti vizsgáló egység lehetővé teszi mind a korszerű diagnosztikát, mind az ambulanter végezhető eszközös beavatkozások végzését. Mindez szakmailag a legkorszerűbb technikát jelenti.



A sinus ultrahang módot ad a gyors, és a betegek számára legkisebb megterheléssel járó melléküregi diagnosztikára. Az újonnan kialakított audiológián a betegek vizsgálata a mai előírásoknak megfelelően, a szakrendelőbe telepített audiológiai vizsgáló kabinban zajlik.

Az eszközök beszerzésére fordított összeg megközelíti a 7,5 millió forintot, melyhez 4 millió forintot biztosított a Vasútegészségügyi Kht. budapesti központja, illetve további 1 millió forinttal járult hozzá a vasutas biztosítottak egészségügyi ellátásának javítása érdekében létrehozott, szegedi székhelyű *„Egészség a legnagyobb érték"* Közalapítvány. A beruházás költségeinek fennmaradó részét a szegedi Egészségügyi Központ önerőből biztosította. Fontos kiemelni, hogy a szegedi fül-orr-gégészet és az audiológia amellett, hogy a legkorszerűbb ellátást nyújtja a járóbetegek részére, kellemes körülményeket is biztosít, mely jó hatással van a gyógyulásra.

Nemzetközi hírek

Határmenti kapcsolatok

DEBRECEN–KOLOZSVÁR

2007. szeptember 26-án különleges eseményre került sor a Vasutasok Szakszervezete Debrecen Területi Képviseletén, ugyanis *Mare Grigore* vezetésével román vasutas szakszervezeti vezetők érkeztek hozzánk. Mindezidáig nem volt semmilyen külföldi kapcsolatunk. A találkozón kölcsönösen megismerkedtünk a Libertate és a VSZ felépítésével és munkájával.

Meglepve tapasztaltuk, hogy milyen sok azonos problémánk van. Náluk is a létszámleépítés (elbocsátások) a legnagyobb gond, hiszen a korábbi kétszázezres vasutasság mára hetvennyolcezerre olvadt. De a gondok közt szerepel a béremelés mértéke, a magánvasutak megjelenése és a privatizációra való felkészülés.

Meglepő volt számunkra, hogy Romániában minden munkavállalónak kötelezően levonnak a béréből 1%-ot szakszervezeti tagdíj címén, ebből adódik a 98%-os szervezettségük. A nem tagok béréből levont díjból pedig szociális alapot tartanak fenn, vagyis náluk nincsenek *„potyautasok"*.

Komolyan figyelnek a régmúlt idők szakszervezeti ingatlanjainak visszaszerzésére is. Így került most a tulajdonukba Kolozsváron egy kulturális központ, melynek értéke 150-200 millió euro, és most folyik a kolozsvári vasutas sportkomplexum visszaszerzése is.

Megállapodtunk a szatmárnémeti, kolozsvári és temesvári vezetőkkel, hogy ezután rendszeres szakmai, kulturális és sport összejövetelt fogunk tartani, mert így sokszínűvé válhat ez a kapcsolat.

Suszter Csaba

VSZ tisztségviselő Európai testületben

***Pallos Györgyöt,* a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezetének elnökét 2007. október 1–2-án Brüsszelben az Európai Szakszervezetek Nyugdíjas Szövetsége (FERPA) tíztagú Igazgatóságának tagjává választották.**

Pallos György az idén májusban megtartott FERPA Kongresszuson a Végrehajtó Bizottság tagja lett.

Mint elmondta, a FERPA, amelynek önálló irodája van Brüsszelben, a nyugdíjasokat érintő szociális ügyekben partnere az Európai Unió döntéshozó testületeinek. Emellett támogatják az Európai Szakszervezeti Szövetség (ETUC) munkavállalók érdekében kifejtett törekvéseit.

KOMÁROM–PÁRKÁNY

Hausel László, a VSZ Komáromi Gépész Alapszervezetének titkára tizenegy évvel ezelőtt fűzte szorosra a kapcsolatot a szlovák kocsiszolgálati munkatársakkal. Ennek jegyében évente kölcsönösen meghívják egymást a helyi közösségek rendezvényeire.

Szeptember 28-án a Duna szlovák oldalán fekvő Nánán tartottak gulyásfőző versenyt az Érsekújvár és Párkányban szolgáló kocsivizsgálók és kocsijavító műhely szakszervezeti tagjai.

A kocsijavítón működő szakszervezet elnöke *Síp Tamás* és alelnöke, *Pál Sándor,* valamint a kocsivizsgálók párkányi elnöke, *Kristofcsik János* és a kocsivizsgálók érsekújvári elnöke, *Korni János* által szervezett rendezvényen magyar részről *Bartus Imre,* a Déli pályaudvaron szolgáló kocsivizsgálók szb-titkára, a MÁV START Központi Üzemi Tanács frissen delegált tagja, valamint *Karácsony Szilárd,* a VSZ szervezetpolitikai alelnöke is meghívást kapott.

A kitűnő hangulatú baráti rendezvény a vasutasok határokon is átnyúló összetartását demonstrálta.

Kisvasúti nap a határon túl

Nem csak az időjárás, a fogadtatás is forró volt Beregszászon. Magyarországról közel ötven vasútbarát érdeklődő kelt át augusztus elején az ukrán határon, hogy részt vegyen a Beregszászról induló kisvasút augusztus 5-én, vasárnap megtartott rendezvényén.

Néhány csoport kihasználta a falusi turizmus lehetőségeit is, több napot töltöttek a térség megismerésével, meglátogatták a történelmi helyszíneket.

A Kecskemétről érkezettek többsége már negyedszer vett részt a programon. Most három napot töltöttek Kárpátalján és ellátogattak Munkácsra, a Vereckei és a Tatár hágóhoz, valamint megálltak Európa földrajzi közepén, Técső közelében, és megnézték a Fekete- és a Fehér-Tisza összefolyását.

A résztvevők egy csoportja

A Borzsavölgyi Gazdasági Vasút is több éve bekapcsolódott a *„Mentsük meg a kisvasutakat"* mozgalomba, és most a többség Komlósig vonatozott. Ennek a kisvasútnak a hossza meghaladja a 120 kilométert, bár már nem minden szakaszon van rendszeres forgalom. A műszaki állapot javítása is kívánatos lenne, de több más nehézséggel is szembe kell nézni a vasút megtartása érdekében.

A vonaton a vendégekkel utazott a Petőfi Sándor Nyugdíjas Egyesület tagjaiból álló zenekar *Marguca Ernő* vezetésével, akik legények voltak a gáton, hiszen több órát zenéltek a tűző napon, jó hangulatot teremtve az ismerkedéshez, a közös nótázáshoz és a későbbi tánchoz.

Csobolya József történésztanár saját versei nagy tetszést arattak.

A vendéglátók kedvessége, lelkesedése kiemelendő ezen a *„nemzetközi"* rendezvényen. A házigazdák többsége az együttlét öröméért jött el, hiszen nincs közük a vasúthoz. Az otthonról hozott, változatos falatok, húsok, sütemények, hangulatjavító italok már a vonat megérkezése után a folyóparton előkerültek. A bőséges és ízletes kínálat segített a társaságnak kivárni, amíg a hatalmas bográcsban megfőtt a gulyás.

A két ország lakói sok-sok ismerettel, élménnyel gazdagodtak ezen a napon.

A tűz mellett *„melegedők"* közül kiemelem *Tar Sándor* mozdonyvezető nevét, aki az éjszakai szolgálat után a főzésnél is jeleskedett, és a délutáni programon ő volt a szerelvény mozdonyvezetője is. Neki és segítőinek, valamint minden közreműködőnek köszönet a nyújtott műszakért, a finom ebéd elkészítéséért, a baráti fogadtatásért.

A vonat délutáni visszaérkezése után Beregszászon, a viszontlátás reményével köszöntek el a kedves vendéglátóktól a résztvevők.

Seress István

Munkabiztonság

Közel tizenhat hónapos működés után, a személyszállítási tevékenység-kihelyezés következményeként a KMVB létszáma 5 fővel csökkent, így megszűnt a MÁV Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottsága. A bizottság a következő KMVB delegálásáig ügyvezető testületként folytatja munkáját.

Nagyító alatt a MÁV Zrt. KMVB munkája

Közeledve a jelenlegi bizottság munkájának befejezéséhez, vissza kell tekintenünk, értékelni kell eddigi munkánkat. A teljesség igénye nélkül (a terjedelmi korlátok miatt) igyekszem a KMVB 16 hónapos munkáját bemutatni.

A megalakulást követően a KMVB rendezett munkaügyi kapcsolatrendszert alakított ki a MÁV Zrt. vezetésével, megkötötte a működési feltételeit szabályozó üzemi megállapodást.

A bizottság első soros ülésén elfogadta a KMVB ügyrendjét és munkatervét. Munkánk szélesebb körben történő ismertetésére honlapot hoztunk létre, mellyel célunk a munkavédelmi képviselők érdekvédelmi munkájának segítése volt. Emellett online ügyfélszolgálatot is működtettünk, ahol a képviselők videobeszélgetés formájában is kapcsolatot tudtak teremteni a bizottság tagjaival. A honlapon hasznos ismeretanyagokat és linkeket is közzétettünk, elérhetők a hatályos jogszabályok, a hatályos MvSz, a képviselőválasztás módszertani segédletei, a MÁV Zrt. munkabiztonsági szervezete, az EBK főosztály felépítése, megtalálható a munkavédelmi bizottságok részére egy *üzemi megállapodás-minta*, és nem utolsósorban b*ejelentő a munkaidő-kedvezmény igénybevételéhez.* Sajnos a honlap által nyújtott lehetőségekkel nem sokan éltek.

Munkavédelmi képviselők jelzései alapján a bizottság segítséget nyújtott a problémás helyzetek megoldásában, illetve az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés feltételeinek megteremtésében.

Néhány szolgálati hely, ahol segítettünk: *Nagykanizsa, Hatvan, Székesfehérvár, Kaposvár, Kiskunfélegyháza.*

A KMVB munkatervének megfelelően áttekintette a MÁV Zrt. hálózatán a jogszabályok és az MvSz által támasztott munkavédelmi kritériumokat, és azok megvalósulásának feltételeit. A tapasztalt hiányosságokról érdekvédelmi kezdeményezés keretében tájékoztatta a MÁV vezetését, melyek a következők voltak:

1. Az elsősegélynyújtás tárgyi és személyi feltételeinek biztosítása, ismeretfelújító oktatások tartása, színvonalának emelése az *„Egészséges nemzetért népegészségügyi program”* alapján.
2. A KOWAX + gázolajadalék használatának bevezetésekor a KMVB véleményezési jogának figyelmen kívül hagyása, a döntés-előkészítési folyamatokból történő kirekesztése.
3. A MÁV Zrt. hálózatán a szolgálat-megszakítások tárgyi feltételeinek biztosítása, Kollektív Szerződésben történő szabályozása.
4. Téli védőital ellátás szabályozása, az új beszerzésű tea granulátum csomagolási problémái.
5. Munka- és egyenruha minőségi problémák.
6. A munkahelyek takarítási és fűtési követelményrendszerének biztosítása.
7. Hideg, meleg munkakörnyezetben végzett munkáltatás feltételrendszere.
8. A jegyvizsgálókat ért fizikai bántalmazások kivizsgálása, intézkedési, viselkedési normák kidolgozása a *„Középtávú Megállapodás”* Munka- és egészségvédelem fejezetében előírtak alapján.
9. Munkaközi szünetek kiadásának problémái.
10. Az ingatlangazdálkodás működési területén tapasztalt hiányosságok. Épületek állaga, felújítások elmaradása, gyomnövények irtása, fűtés, takarítás.
11. Középtávú Munkavédelmi Program elkészítése az Mvt. és a MÁV MvSz alapján.
12. Munkavédelmi képviselők oktatásának tematikája, külső oktatók mellőzése, EBK szakemberek alkalmazása.

Az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés feltételeinek biztosítása érdekében a KMVB tagjai részt vesznek a munkaruházati és a védőitallal kapcsolatos közbeszerzési eljárások bizottsági munkájában, a SZESZA-s kollégáink részt vettek az üzletágnál a munkakörülmények javítása érdekében létrehozott bizottság munkájában.

A KMVB fontosnak tartotta a személyes találkozások lehetőségét a munkavédelmi képviselőkkel, valamint a szolgálati egységek vezetőivel is. Ezért kihelyezett ülések formájában regionális fórumokat tartott *Gárdony, Záhony, Kiskunfélegyháza, Budapest, Celldömölk* helyszíneken. A fórumokon lehetőség nyílt a kötetlen beszélgetésre, a fennálló problémák ismertetésére, a bizottság munkájának értékelésére. Ismertettük a KMVB-vel történő kapcsolattartás lehetőségeit, felhívtuk a képviselők figyelmét érdekvédelmi tevékenységük fontosságára. A rendezvényen megjelentek a területek szolgálati egységeinek vezetői, munkabiztonsági szakemberei.

Természetesen ezt a munkát a megalakuló új bizottságnak is folytatnia kell, hiszen a munkavédelem az európai uniós jogharmonizáció és jogalkotás egyik fontos pillére, melyben a fő hangsúlyt az emberi élet és egészség megóvására helyezik. Ezek olyan fontos társadalmi értékek, amelyek védelme nemcsak a társadalom, de minden munkavédelmi képviselő feladata is.

Minden munkavédelmi képviselőnek sok sikert kívánok ehhez az elhivatottságot igénylő, felelősségteljes munkához!

Kondor Norbert
munkavédelmi képviselő

Megalakult a MÁV-START Zrt. Központi Üzemi Tanácsa

A 2007. július 1-jén jogutódlással megalakult MÁV-START Zrt-nél működő üzemi tanácsok képviselői és üzemi megbízottjai 2007. szeptember 27-én megalakították a MÁV-START Zrt. Központi Üzemi Tanácsát. A MÁV-START Zrt. székházának tanácstermében megjelent üzemi tanács elnökök, elnökhelyettesek és megbízott tagok elfogadták a KÜT delegálására vonatkozó javaslatot, majd szavazással hét VSZ-es és hat VDSzSz által jelölt tagot delegáltak a testületbe.

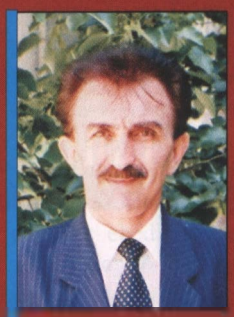
Bartus Imre (Budapest), *Cseh Béla* (Miskolc), *Deli Bertalan* (Debrecen), *Kálmán József* (Szeged), *Klappkáné Kelemen Zsuzsanna* (Budapest), *Kuti Horváth József* (Budapest), *Ökrös Imréné* (Debrecen), *Palik József* (Szombathely), *Szabó Ilona* (Pécs), *Szabó László* (Szeged), *Schnek Zoltán* (Miskolc), *Steinerné Utasi Erika* (Budapest), *Varga Béla* (Pécs).

A Központi Üzemi Tanács ezt követően megtartotta alakuló ülését, amelyen *Cseh Bélát* elnöknek, *Schnek Zoltánt* társelnöknek választotta meg.

MÁV Zrt.

KÜT Hírlevél 2007. rendkívüli kiadás

Központi Üzemi Tanács



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

2007. szeptember 12.

A MÁV Zrt. szervezeti átalakítása, illetve a ciklusidő lejárta miatt a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanács tagjainak száma több, mint egyharmaddal csökkent. A létszámcsökkenés következtében a KÜT mandátuma megszűnt, ezért a KÜT működésében érintett mandátummal rendelkező Üzemi Tanács elnökök felhívással fordultak a MÁV Zrt. valamennyi szervezeti egységén működő Üzemi Tanács illetve üzemi megbízott felé. Megfogalmazták, hogy a MÁV Zrt. szervezetének átalakítása során a Munka Törvénykönyvében a központi üzemi tanács részére biztosított jogok gyakorlása minden munkavállaló érdeke. A felhívásra 133 üzemi tanácsnok vett részt a 2007. szeptember 12-én Budapesten, a Törekvés Művelődési Központban megtartott országos delegáló értekezleten. A jelöltlista a MÁV Zrt. munkaszervezetének felépítése alapján a fő tevékenységi körökben foglalkoztatott munkavállalók létszámarányát figyelembe véve készült.

Karácsony Szilárd levezető elnök ismertette a listára felkerült személyek szakmai hovatartozását, majd megkérte a jelölteket egy rövid bemutatkozásra. Ezt követően a jelöltlistát 133 igen szavazattal, tartózkodás és ellenszavazat nélkül fogadta el az országos értekezlet. Jelöltet állíthatott a MÁV Zrt. szervezeti egységein megválasztott mandátummal rendelkező üzemi tanács. Éltek is ezzel a lehetőséggel, de a jelöltek nem kapták meg az 50%-os támogatást, így a jelölőlistára nem kerültek fel.

Ezután teljes támogatással a nyílt szavazás mellett döntöttek a küldöttek, elfogadva a levezető elnök javaslatát, hogy a listára egyszerre történjen a szavazás. Ennek alapján 126 igen, 3 tartózkodás és 4 ellenszavazattal megválasztották az új Központi Üzemi Tanács tagjait a következő összetételben:

Bodnár József Pályavasúti Üzletág TEB, *Csire Zoltán* Pályavasúti Főkönyvelőség, *Csire László* és *Dörnyei Szilárd* Gépészeti Üzletág, *Fábián Kálmán* Pályavasúti Üzletág, *Hamza István* Záhony, *Horváth István* Pályavasúti Üzletág, *Károlyi Csaba* Gépészeti Üzletág, *Nagy Gábor* és *Nagy Róbert* Pályavasúti Üzletág, *Pappné Janics Judit* Humánszolgáltató szervezet Budapest, *Vadkerti Zsolt* Pályavasúti Üzletág PML, *Wágner Lajos* Gépészeti Üzletág.

A testület megtartotta alakuló ülését, amelyen megválasztotta a KÜT elnökének *Horváth Istvánt*, társelnöknek *Fábián Kálmánt*.

A rövid feladatmegbeszélés után a KÜT elnöke tájékoztatta a delegáló értekezletet az aktuális kérdésekről, és a MÁV Zrt. további átalakításának tervezetéről.

Köszönjük a szervezésben, a lebonyolításban résztvevő valamennyi kolléganő és kolléga segítségét.

KÜT Hírlevél 2007. szeptember

Soros KÜT ülés: 2007. szeptember 24.

Elsőként *Heinczinger István*, a MÁV Zrt. vezérigazgatója köszöntötte az új összetételű Központi Üzemi Tanácsot. Kérte a közös párbeszéd folytatását, majd arra biztatta a testületet, hogy a nehezen kezelhető gócpontokat együttesen, őszinte tényfeltáró módon vitassuk meg. Elmondta, hogy elindították annak vizsgálatát, hogyan tud a MÁV Zrt. a leghatékonyabban működni. Az elv az, hogy a munkafolytonosság és a munkabiztonság fennmaradjon, és a legolcsóbb megoldások szülessenek. A KÜT elfogadta az *„Üzemi Megállapodás”* tervezetét, és felhatalmazta a testület elnökét, hogy aláírja azt a MÁV Zrt. vezérigazgatójával. Ezután *Zsoldos Marianna* humánerőforrás igazgató tájékoztatást adott arról, hogy az áruszállítás és a személyszállítás kiválása miatt módosították az *„Alapító Okiratot”*. Elmondta, hogy az átalakítás nem fejeződött be, jönnek az újabb feladatok. A gépészeti üzletág átalakításának irányvonala két társaság alapítása: vontatási és fenntartási tevékenységet végzők, és az utóbbit össze kell vonni a szolnoki és északi járműjavítókkal. Szólt arról is, hogy az F1/F2 utasítás (oktatás és vizsgáztatás) kapcsán felmerültek szakmai kérdések az időszakos vizsgáztatás szabályairól, melyeket időben rendezni fognak. Érintette a jóléti ingatlanok, a laktanyák és szociális létesítmények, valamint a munkakörülmény-javító intézkedések felgyorsításának fontosságát. Felkérte a KÜT-t, hogy mérje fel és készítsen prioritási sorrendet az elvégzendő feladatokra. Megemlítette a humánirányítás átalakítását, melyet a munkavállalók bevonásával hajtanak végre.

A **második** napirend keretében *Buzinkay Tamás*, az Ingatlangazdálkodási Igazgatóság és *Kalicz Anita*, a Vagyonkezelő Zrt. részéről tett szóbeli kiegészítést a MÁV Zrt. ingatlanhasznosítási tevékenységét szabályozó utasítás-tervezetekhez.

Az első körben véleményezésre átadott tervezeteket átdolgozták, belső egyeztetés után a szakmai szervezetek egyetértésével készült az előterjesztés. A KÜT tagjai kérdésekkel és javaslatokkal éltek, majd írásos véleményt adtak át. Ezt követően az Ingatlan Szolgáltatási Egység vezetője, *Vörös Tibor* ismertette az ütemezett karbantartás és a hibaelhárítás folyamatát. Céljuk kulturált ügyféltereket, komfortos munkahelyi környezetet biztosítani. A testület tagjai elmondták, milyen sok hiányosság van a végrehajtási szinteken, ezért itt is feladat a megoldandó problémák feltárása.

A KÜT ezenkívül elfogadta az ügyrendet, megválasztotta a munkabizottságokat, valamint megtárgyalta a második félévi munkaprogramot.

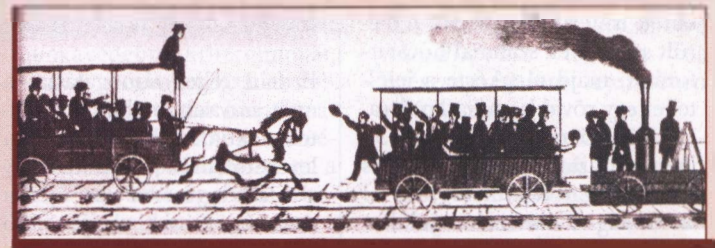
Vasutak a Vadnyugaton (3. rész)

A XIX. SZ. ELEJÉN MÉG NEMCSAK MI, MAGYAROK VOLTUNK „LOVAS NEMZET", HANEM AZ ÚJ KONTINENS LAKÓI IS ANNAK GONDOLTÁK MAGUKAT. KEMÉNY ELSZÁNÁSÚ (VAS)ÚTTÖRŐK KELLETTEK AHHOZ, HOGY EZ A SZEMLÉLET VÁLTOZZON.

Peter Cooper maga sem gondolta, hogy versennyé *„fajul"* a bemutatója, melynek során csupán leckét akart adni a hagyományos lóerőhöz makacsul ragaszkodó lóvasút-igazgatóknak, akik szerint – ne feledjük: ekkor még csak 1830-at írunk – a lóerő többet ér a gőzerőnél. Az első Amerikában készített gőzmozdonnyal, a *„Hüvelyk Matyival"* (Tom Thub, más forrás szerint: Tom Thumb) próbálkozott a Baltimore&Ohio Társaság vonalán a Baltimore és – a Maryland államban – Ellicott's Mills közötti tizenhárom mérföldön. Az igazgató urak a borospalackra emlékeztető függőleges kazánú (némi iróniával) *„kávédarálónak"* (is) titulált mozdony után kapcsolt nyitott kocsin, mint általában, illetve, mint az ehhez hasonló ünnepi alkalmakkor illik, cilindert viseltek. Bár a magas fejfedők a menetszéltől még a helyükön maradtak, a hangulat emelkedett volt, az ígért tizenöt-tizennyolc mérföldes óránkénti sebességet a *„Hüvelyk Matyi"* könnyűszerrel hozta.

A ló győzött

A nevezetes versenyre a visszaúton került sor. Relay House-nál, ahonnan már akkor, 1830. augusztus 28-án két sínpár vezetett egymás mellett, a még mindig nem túl sokra értékelt *„kávédarálót"* a Stockton&Stokes postakocsitársaság fogata várta – s a gőzerő ellenfelei ragaszkodtak a versenyhez. A vállalkozó szellemű Cooper sem volt rest, vállalta a kihívást. A lóvasutas *„szerelvény"* csakhamar előnyre tett szert, azonban a *„Hüvelyk Matyi"* (igaz, szuszogva, prüszkölve, fújtatva, mint a túlterhelt tüzérló) utolérte. Elhagyta, majd vágtatott a cél felé. A kocsis már-már föladni készült a küzdelmet, amikor a *„Hüvelyk Matyi"* kompresszorszíja leugrott a dobról. *„A masinát légszomj kezdte gyötörni"* – számolt be később az egyik utas. Peter Cooper, aki maga volt a fűtő és a masiniszta is, megpróbálta visszaerőltetni a szíjat, az azonban bár a kezéről is lehorzsolta a bőrt, csak nem engedett... Ezalatt a lófogat beérte őket, s olyan előnyre tett szert, hogy az ismét használhatóvá vált mozdonyt megelőzve haladt át a célon.



Az emlékezetből rajzolt képen a lóerő és a gőzerő nevezetes versenyén a „Hüvelyk Matyi" vezet. Az illusztráció szép esete a képi sűrítésnek: a kép előterében a lokomotív halad, ezzel mintegy előrevetíti a gőzerő diadalát.

Meggyőző gőzerő

Baldwin-vonat: hagyomány, elegancia, erő. Az eredetileg ékszerész és könyvkötő Matthias William Baldwin szelleme máig áthatja a vasútról alkotott képünket

A verseny, a *„csata"* elveszett, de a *„háborút"* megnyerte; a *„Hüvelyk Matyi"* lehengerelte az igazgató urakat, akik ekkortól olyan versenyeket írtak ki, amelyeken a meredek, kanyargós hegyi kaptatókon immár a gőzhajtású mozdonyok közötti befutóra lehetett fogadni.

Így nem csoda, ha nagy lendületet vett a mozdonykészítés. Az 1830-as években minden nyolcadik-tizedik kovács, üstfoltozó, bognár stb. úgy érezte, mozdonyt kell építenie. Így gondolta *Matthias William Baldwin* philadelphiai ékszerész és könyvkötő is. A helyi múzeum számára készített egy miniatűr gőzmozdonyt azzal a nem titkolt céllal, hogy a Philadelphia, Germantown&Norristown Railroad-ot meggyőzze, négyezer dollárért bízzák meg őt a gép *„életnagyságú"* elkészítésével.

Csak derült időben

Mielőtt Baldwin munkához fogott volna, megnézte a newcastle-i Stephenson Művekben készült *„John Bullt"*, amely épp akkoriban érkezett meg Amerikába. A *„Jó Öreg Vasbordájú"* (Old Iron Ribbed) ugyan már 1832. november 23-án készen állt, azonban amikor az ékszerész fel akarta venni a kialkudott négyezer dollárt, a vasúttársaság kifogásokkal állt elő, mondván: az csak derült időre való, ha esik az eső, lovakat kell beállítani helyette. A huzavona eredménye: egyrészt Baldwin közölte a szerelőivel, *„Több mozdony nem lesz!"*; másrészt a társaság elfogadta a masinát; harmadrészt a végső összeg háromezerötszáz dollárra apadt.

A sértettség nem tartott sokáig, s sikerült vasúttársaságot is váltani, a Charleston&Hamburghoz kerülni. M. W. Baldwin 1866-ig, haláláig 1500 mozdony készítését ellenőrizte személyesen, illetve a nevével fémjelzett társaság még közel hatvanezer lokomotívot szállított a XX. sz. elejéig.

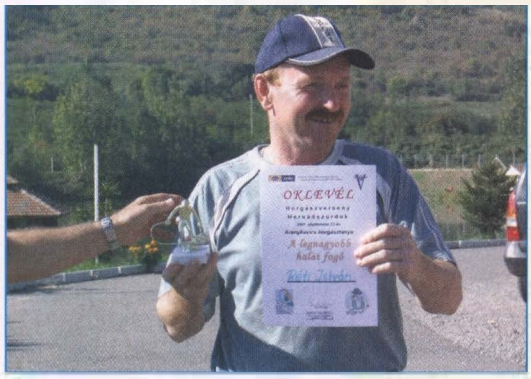
A nem túl bonyolult gépekből az 1840-es évekre nem utolsósorban Baldwinnak is köszönhetően kialakult a vasút atmoszféráját hosszú időkig meghatározó úgynevezett *„Nagy Behemót"* típusú mozdony, amelynél a borosüvegforma, függőleges kazánból vízszintes lett; elöl síntisztítót, köznyelven *„tehéntolót"* kaptak a lokomotívok. Az egyenes kéményeket hasas, szikrafogó kémények váltották fel – a kémény mögött elhelyezett réz homokládák segítségével már biztosítani tudták az *„üresjáratos"* kerekek szükséges súrlódási nyomatékát. Harangok és jelzősípok ekkortól szolgálták a biztonságot.

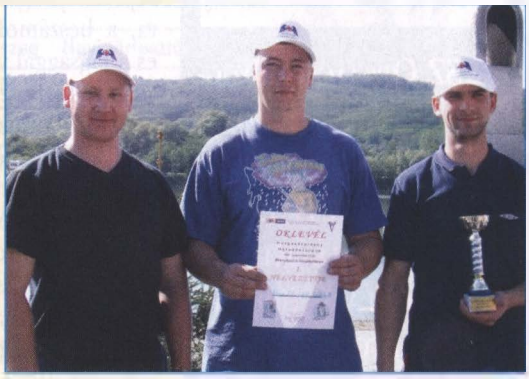
A fűtő és a gépész ekkortól kapott fedett vezetőfülkét. A kisiklás és a *„leragadás"* ellen egyensúlyozásra képes tengelyeket (beállótengelyeket) szereltek fel. Művészien díszített olajlámpások világították meg a vágányokat éjszaka, stb. – s a nyomkarimák ezekben az időkben kerültek a sínekről a kerekekre.

Fehérvári Nándor

Horgászversenyek a Miskolci területen

A Vasutasok Szakszervezete központi sportnapja pontszerző horgászversenyének lebonyolítása után naponta keresték meg a Területi Képviselet vezetőjét, helyettesét, hogy szívesen részt vettek volna a versenyen. A kistestület ezért úgy döntött, hogy ősszel megrendezi a szakmák részére a „TK" helyi versenyét. A versenykiírás egyre több „pecáshoz" jutott el, így a TBF miskolci alapszervezeténél is kiderült, milyen sokan hódolnak e sportnak.





TEB selejtező

Az alapszervezet vezetése úgy döntött, hogy a területi verseny előtt egy helyi selejtezőn dönti el, ki képviselje színeinket. Az alapszervezeti horgászversenyre 9 csapat nevezett, 3-3 fővel. Vénasszonyok nyarán, szeptember 24-én Hernádszurdok Aranykavics horgásztanyán megtartott versenyen nagyon jó hangulatú, kellemes kikapcsolódással, halfogási sikerrel gazdagodtak a jelenlévők. A csapaton belül egymással is versengő kollégák szinte valamennyi álláson fogták a szebbnél szebb halakat. A mérlegelésnél derült ki, hogy a legnagyobb halat, egy 3,17 kg-os tükörpontyot *Réti István* felsőzsolcai távközlő mester akasztotta horogra, míg a legkisebb fogás *Orosz Tibor* biztosítóberendezési diszpécser nevéhez fűződik. Az első helyet 24,32 kg-os összesített eredménnyel a *Tógyi Z., Lucskai G., Székely B.* csapata, a szerencsi, füzesabonyi biztosítóberendezési műszerész kollégák nyerték. Az eredményhirdetés után nagy étvággyal fogyasztották el a közben elkészült bográcsgulyást. Késő délutánra a tó és környezete friss levegője és a halfogás élménye hatására jelentkeztek a kellemes elfáradás tünetei. Ehhez hozzájárult az ebéd előtt és után elfogyasztott *„hp"* házi italok skálája is. Az egyetlen kolléga, akinek nem görbült a bot, vigaszdíjban részesült.

Területi elődöntő

Szeptember utolsó szombatjának kora reggelén az időjárás sem tántorította el az elszánt horgászokat, annak ellenére, hogy a sorsolást követően olyan köd ereszkedett le a nyéki Kói tó partjára, hogy az egy csapatban lévők sem látták egymást az állásokon. *Nagy István* főszervező ismertette a szabályokat, majd fél 7-kor *Bodnár József* dudaszóra indította a versenyt. Különlegességnek számított, hogy egy női csapat is nevezett, sőt az első halat is ők fogták. Az állásokat többször végigjáró *Bernáth Katalin* először egy kis melegítő *„betétes"* kávéval, majd sörrel, borral és ásványvízzel kínálgatta a résztvevőket. Korán kiderült, hogy a szerencse a TLK csapatához szegődött, mert sorra fogták a gyönyörű pontyokat. Egy csapat kivételével Fortuna mindenkit támogatott. A győztes csapat (aki a 2008-as országos versenyen a miskolci területet képviseli) a TLK csapata lett, 24,66 kilogrammos fogással. Második az utazók, harmadik a gépészek csapata, és negyedik a női csapat. A legnagyobb hal fogásáért járó serleget *Schmidt Lajos* gépész, míg a legkisebbért járót *Szegedi Gábor* távközlős kolléga vehette át. Az eredményhirdetést követően jólesett a *Béresné Takács Edit* irodavezető által szervírozott rántott szelet és a hűsítő italok, mert az ebéd után már ezerrel sütött a nap. A reggeli elszántság a végére örömteli sikerélményt hozott e sportág szerelmeseinek. Ez a rendezvény is megmutatta, hogy a szakszervezet által szervezett közösségi programok még közelebb hozzák egymáshoz a különböző szakterületek munkavállalóit, kialakulnak a sporttársi, baráti kapcsolatok. Ha mérleget készítenénk arról, kinek mit adott ez a nap, akkor most csak pozitív gondolatokat írhatnék le. Egy biztos: a Vasutasok Szakszervezete ezzel a rendezvénnyel is gazdagabb lett, sőt ennek köszönhetően új tagokkal is szaporodtunk. Lehet ez is a tagszervezés és tagmegtartás egyik útja. Köszönjük a központi támogatást és Szabadi Laci egésznapos segítségét.

Bodnár József,
TK vezető-helyettes, Miskolc

GIB ülés Szegeden

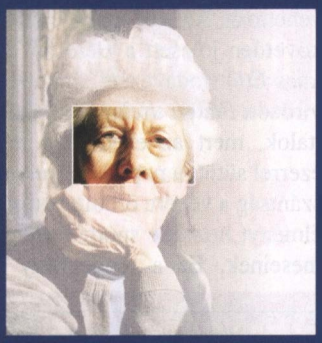
A Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottsága (GIB) kihelyezett ülést tartott 2007. augusztus 31-szeptember 1-jén Szegeden. Az értekezleten meghívottként részt vett *Szilágyi Károly*, a Körzeti Járműfenntartási Központ Szeged vezetője, *Németh György*, a Szegedi Területi Műhely vezetője és *Csapó Csaba*, a Kocsivizsgálat-szolgáltatási Központ Szeged helyettes vezetője.

Elsőként *Meleg János*, a VSZ vasúti érdekvédelmi alelnöke Elismerő Oklevelet adott át *Gyarmati Gyulának, Hajdú Lajosnak* és *Lőcsei Dezsőnek* a hosszú évek óta végzett szakszervezeti munkájuk elismeréseként. A rendezvényen véleményt cseréltünk sok közös problémáról, az előttünk álló feladatokról. A megbeszélést követően elmondhatjuk, hogy vannak közös érdekeink és egymás véleményének tiszteletben tartásával jó munkakapcsolatot építhetünk ki a szegedi területen.

Szombaton az Intéző Bizottság tagjai tekézni mentek. A rögtönzött csapatversenyt *Meleg János, Kruchió István* és *Zubály Bertalan* csapata nyerte. Az egyéni versenyben *Rohonka Sándor* végzett az első helyen. A rendezők nevében köszönjük valamennyi résztvevőnek, hogy elfogadta meghívásunkat és jelenlétével megtisztelte a GIB kihelyezett ülését.

Szélpál István, szb-titkár

Nyugdíjas szakszervezeti tisztségviselők továbbképzése



A VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete (ONYSZ) szeptember 17–19-én a MÁV Lokomotív Hotels Rt. balatonboglári üdülőjében tartotta a tisztségviselők továbbképző tanfolyamát, melyen a választmány tagjai, az alapszervezetek és csatolt csoportok vezetői vettek részt, összesen 120-an.

A programok és előadások a tervezettnek megfelelően alakultak. Számos olyan téma került terítékre, amely a nyugdíjasokat foglalkoztatja. Az ONYSZ előtt álló feladatokról és az Idősügyi Tanács munkájáról *Pallos György* elnök tájékoztatta a résztvevőket.

Győri István ügyvezető elnök a kongresszuson elfogadott középtávú program végrehajtására, a beszámoló taggyűlésekre és a tagsággal való kapcsolat javítására hívta fel a figyelmet.

Kiss Tibor, az ONYSZ debreceni területi képviselője, az elnökség tagja a bizalmiak szerepéről beszélt. Mint mondta: az alapszervezetek és a tagok között ők az összekötő kapocs. Amióta a hálózatot megerősítették, azokhoz a tagokhoz is eljutnak, akik idős koruk vagy betegség miatt nem tudnak elmenni a fogadóórákra és a rendezvényekre.

Zsoldos Marianna, a MÁV Zrt. humánerőforrás igazgatója először a vasúttársaságnál végbemenő szervezeti változásokról beszélt. Kitért a nyugdíjasokat érintő kérdésekre is, például a MÁV Nyugdíjigazgatóság megszüntetésére és a MÁV-üdülőkre.

Elmondta, hogy a Vezérigazgatóságon létrehoznak egy olyan csoportot, amely azokkal a nyugdíjasokat érintő szolgáltatásokkal – segélyezés, menetkedvezmények, stb. – foglalkozik, amelyeket eddig a MÁV Nyugdíjigazgatóság nyújtott. Megerősítette azt is, hogy a MÁV továbbra is támogatja nyugdíjasait.

A nyugdíjak alakulásáról és a várható intézkedésekről *Juhász Béláné,* a TB Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság főosztályvezetője tartott tájékoztatót. Megnyugtatásul bejelentette: a vasutas nyugdíjasok a MÁV Nyugdíjigazgatóság megszüntetése után is hiánytalanul megkapják járandóságukat.

Ha 2008. január 1-jétől bármilyen változás lesz, arról mindenkit értesítenek.

Az egészségügyi reformról és a vasútegészségügyi ellátórendszerről *Dr. Zámbó László,* a Budapesti Központi Rendelőintézet orvos-igazgatója tartott tájékoztatót. A Vasútegészségügyi Kht. az országban nyolc MÁV Rendelő-intézetet irányít, köztük a budapestit is, amelynek korszerűsítésére az idén 200 millió forintot fordítanak. Megváltoztatják a kartonozást, és a lifteket is felújítják. Azt is elmondta, hogy a rendelőintézet átvette a tüdőosztályt a Budai MÁV Kórháztól. Az ÖTA gazdálkodásáról és a segélyezőrendszer átalakításáról *Tivald Attiláné* ügyvezető elnök számolt be. Elmondta, hogy a csökkenő taglétszám ellenére a tagdíjbevétel kedvező. Jelenleg a taglétszám 140 ezer. A MÁV Nyugdíjigazgatóság megszűnése az ÖTA-t is kedvezőtlenül érintette. Bíznak abban, hogy a tagdíjlevonásról meg tudnak egyezni a Nyugdíjbiztosítási Főigazgatósággal.

Simon Dezső, a VSZ elnöke szakszervezet-politikai kérdésekről tartott tájékoztatót, s jóleső érzéssel nyugtázta, hogy a nyugdíjas szervezet tisztségviselői nagyszámban vesznek részt a továbbképző tanfolyamon. A VSZ érdekvédelmi tevékenységét taglalva kiemelte a MÁV Kórház és a Nyugdíjigazgatóság ügyét, de utalt a VSZ korábbi akcióira is. Az elnök a hivatalos program után hosszú időt töltött a nyugdíjas tisztségviselőkkel.

A Balatonbogláron rendezett továbbképző tanfolyam a feltöltődés mellett jó alkalom volt a tapasztalatcserére, egymás megismerésére és a baráti kapcsolatok ápolására.

Visi Ferenc

X. Országos Ultibajnokság

2007. november 24-én szombaton 10.00 órai kezdettel rendezik a MÁV Zrt. Budapest, Kerepesi út 3. sz. alatti székházának I. emeleti Tanácstermében a X. Jubileumi Ulti-bajnokságot. A terem befogadóképessége miatt a Versenybizottság 120 fő nevezését fogadja el. Nevezni lehet a Vasutasok Szakszervezete Területi Képviseletein 2007. november 10-ig. A nevezéseket érkezési sorrendben fogadjuk el.

A versennyel kapcsolatosan felvilágosítást ad: Kiss Tibor főszervező (Tel.: 06-30/9321-289). Minden ultirajongót szeretettel várnak a rendezők.

Köszönet az 1%-ért

A Vasutas Reuma Alapítvány (MÁV Kórház Budapest, Reumatológiai Osztály, Adószám: 18156106-1-41) az állampolgárok 2006. évi személyi jövedelemadójának 1%-ból kapott **197.888** forint támogatást köszöni.
A befolyt összeget a mozgásszervi betegek kezelését szolgáló rehabilitációs eszközök vásárlására fordítja.

Dr. Sárközi Anna-Mária, a kuratórium elnöke

A Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány javára (1023 Budapest, Ürömi u. 8., Adószám: 19666378-1-41) 2006. évi adófizetők személyi jövedelemadójának 1%-ból felajánlott összegért ezúton köszönetet mondunk minden felajánlónak. A **90.400** forintot a nehéz körülmények között élő, kisösszegű nyugdíjjal rendelkező vasutas nyugdíjasok segélyezésére fordítottuk.

A Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány Kuratóriuma

A Vasutas Kulturális Alapítvány (1023 Budapest, Ürömi u. 8., Adószám: 19666512-1-41) köszönetet mond mindazoknak, akik 2006. évi személyi jövedelemadójuk 1%-át alapítványunk támogatására ajánlották fel. A befolyt **26.321** forintot pályázati úton a vasutasok kulturális tevékenységének megsegítésére fordítjuk.
Támogatásukra a jövőben is számítunk.

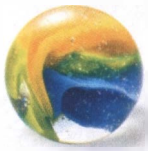
Meleg János, a kuratórium elnöke

A Miskolci VOKE Vörösmarty Művelődési Háza köszönetet mond azoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1 százalékát részükre felajánlották. Az **582.248** forintot a vasutas kultúra támogatására fordították.

Szabóné Nagy Julianna, igazgató

kicsi kamat izgalmak nélkül

apró kamatok
forint alapon
THM 14,44%-tól



személyi kölcsön
1% kamatkedvezménnyel
a **VSZ** tagjainak

Biztonságban jobb.
A **marbles™** személyi kölcsön egészen kicsi kamatokat kínál forint alapon, **árfolyamkockázat és jelzálogfedezet nélkül.**
Ha már van hiteled magas kamattal, gurulj át hozzánk, és cseréld le!

forintalapú marbles™ személyi kölcsön 150 000 forinttól 4 millió forintig 1% kamatkedvezménnyel a VSZ tagjainak

Hitelösszeg	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
500 000 Ft	11 574 Ft	0 Ft	20,27%
850 000 Ft	17 697 Ft	0 Ft	15,39%
1 500 000 Ft	30 556 Ft	0 Ft	14,44%

Hívj minket még ma!

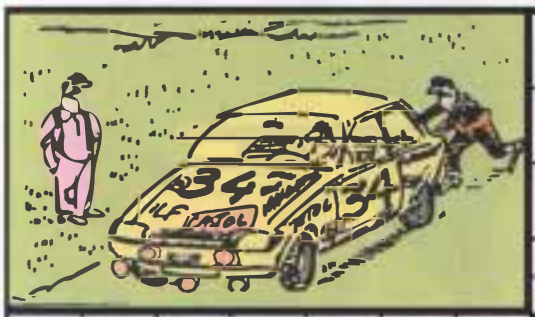
marbles™ személyi kölcsön
(06 40) 480-480
www.**marbles**.hu

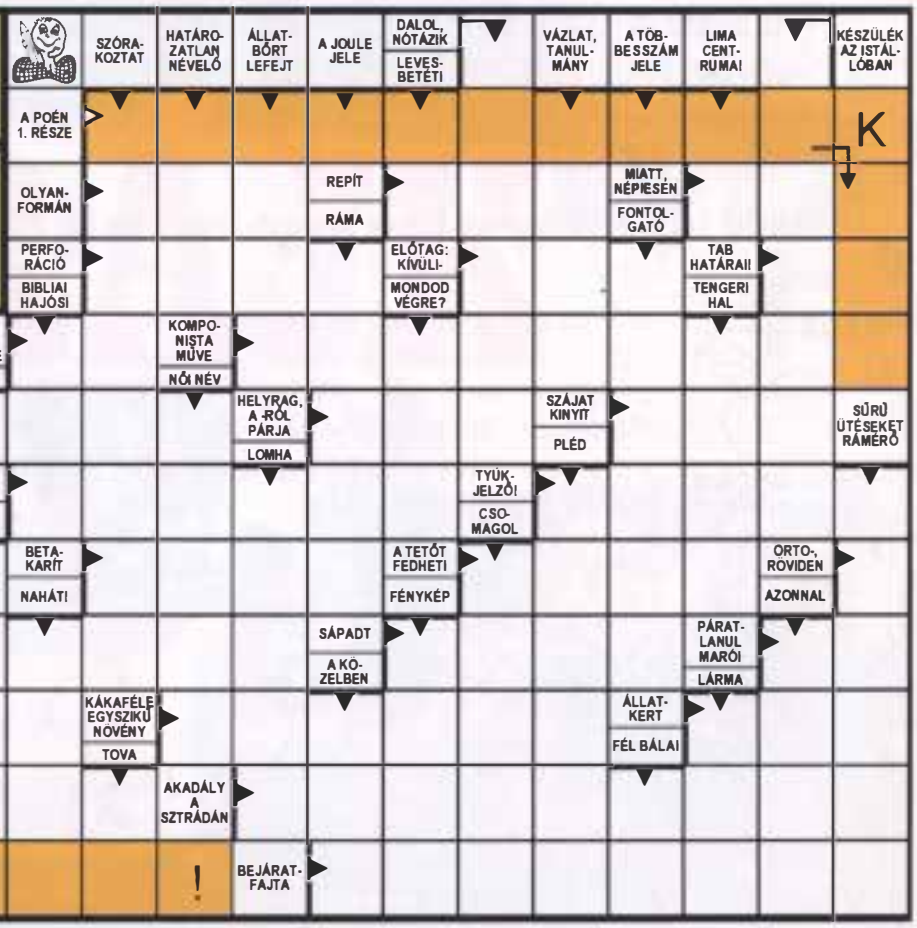
H0050/0407

A HSBC Csoport tagja

A HSBC Holdings Plc-t 2004 ben a világ legjobb bankjának választotta az Euromoney Magazin. A forintalapú marbles™ személyi kölcsönt a Beneficial Zrt. nyújtja, amely a HSBC Csoport tagja. A kölcsön minden esetben a Beneficial Zrt. által végzett hitelbírálat függvénye. A fenti példákénál a futamidő 72 hónap. A THM mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. A kölcsön igénylésének alapfeltételei: betöltött 21. életév, a jövedelem bankszámlára érkezzen, minimum nettó 55 000 Ft jövedelem.

THM: 14,44%-25,49%





BUDAPEST BANK

A GE Money Bank tagja

Vasutasok Szakszervezetének gondoskodása révén **Ön most különleges kedvezményekkel** veheti igénybe a Budapest Bank szolgáltatásait!

Budapest Folyószámlacsomag

havi számlavezetési díj
éves bankkártyadíj[1]
Mobilbank® Plusz havidíj

} **0 Ft**

Készpénzfelvételi díjmentesség

(havonta az első két tranzakció díja Budapest Bankos ATM-ből ingyenes. Abban az esetben, ha nem történik Budapest Bankos ATM-készpénzfelvét, bármely más belföldi ATM-ből történő első készpénzfelvét ingyenes)

A Budapest Folyószámlához igényelhető Budapest Internetbank® szolgáltatás, melynek belépési és havidíja: 0 Ft

Akár 10 820 Ft első éves megtakarítás!

MAGYAR KEDVEZMÉNYHÁLÓZAT

5-10-20-30% árengedményt kap Budapest Bank logós bankkártyája felmutatásával országszerte a Magyar Kedvezményhálózat logójával jelölt boltokban, hotelekben, szolgáltatóknál!
Részletes lista: www.kedvezmenyhalozat.hu
Ügyfélszolgálat: 06-1-316-9860

A kedvezmények új számlanyitás esetén, a számlanyitástól számítva 12 hónapra érvényesek, amennyiben az ügyfél jövedelme, de legalább a mindenkori minimálbérnek megfelelő összeg havi rendszerességgel a bankszámlára érkezik.
1 Visa Electron/Cirrus Maestro bankkártya

Mi **igent** mondunk ügyfeleink elképzeléseire.
Ezért az ügyfeleink.

■ **Dolgozói infovonal: 06-40-44-77-44** ■ **www.budapestbank.hu**

2007. NOVEMBER

Megjelenik: 15 500 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVA: 1904-BEN

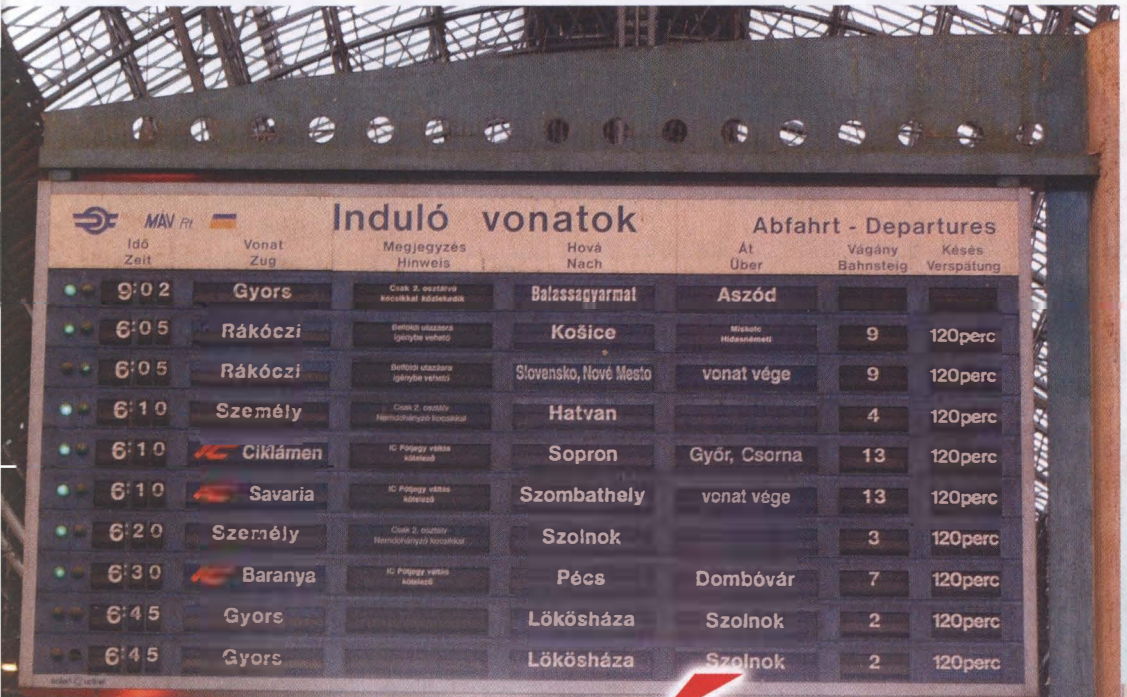
LI/11

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Praktiker
Mindenre van több ötlete!

10% kedvezmény VSZ tagoknak!

Az új VSZ tagkártya kedvezmény részletei a 9. oldalon.



A VSZ ÉS A VDSZSZ KÖZÖS SZTRÁJKOT HIRDETETT 2007. NOVEMBER 21-ÉN REGGEL 6-12 ÓRA KÖZÖTT A VASÚTI MUNKAHELYEK MEGŐRZÉSE ÉRDEKÉBEN, VALAMINT A VASÚTVONALAK FORGALMÁNAK SZÜNETELTETÉSE ÉS A MENETREND SZŰKÍTÉSE ELLEN.

RÉSZLETEK A 3. OLDALON

SZTRÁJK

2007. NOVEMBER 10-ÉN ÖT SZAKSZERVEZETI KONFÖDERÁCIÓ TILTAKOZOTT EGYÜTT A TÁRSADALMI SZOLIDARITÁSON ALAPULÓ EGÉSZSÉGBIZTOSÍTÁS ÜZLETI CÉLÚVÁ ALAKÍTÁSA ELLEN. A LAPZÁRTA UTÁN TÖRTÉNT ESEMÉNYRŐL LAPUNK DECEMBERI SZÁMÁBAN TUDÓSÍTUNK.

Érezd az összefogás erejét!

MÁV LOKOMOTIV HOTELS ZRt.

KARÁCSONY VONYARCVASHEGYEN

2007.12.20-27.

TÖLTSE VELÜNK AZ ÜNNEPET IGAZI KARÁCSONYI HANGULATBAN!

A HOTEL VONYARC AJÁNLATA

a MÁV dolgozói és nyugdíjasai részére:

Szállás 7 éjszakára

Teljes ellátás

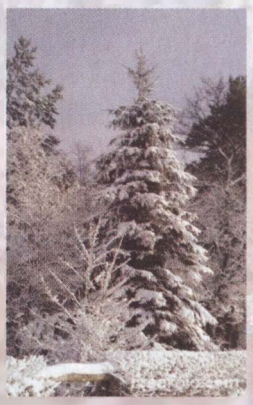
büféreggeli és menüválasztásos ebéd, vacsora
Szenteste ünnepi vacsora

Programjainkon való részvétel

Séta a Szent Mihály Kápolnához, ünnepi szentmise • Közös karácsonyfa díszítés, ajándékosztás • Játékos kvíz műsor • Zenés-táncos est • Dolgozók-Vendégek lengőteke bajnokság forralt borral, zsíros kenyérrel

Karácsonyi csomagajánlatunk ára:

55.000.-Ft/fő



Fenti ajánlatunkon kívül fakultatívan választhatóak egyéb programok is. /Pl. Szentmise a Vörsi templomban, Kirándulás a Festetics kastélyba, Fürdőzés Hévízen/

Áraink kétágyas szobában történő elhelyezés esetén érvényesek, és nem tartalmazzák az idegenforgalmi adót.

Üdülési csekket, Sodexho Pass és Ticket Restaurant meleg étkezési utalványokat elfogadunk, valamint számláját kiegyenlítheti egészségpénztárakon keresztül is.

További információ és szobafoglalás:

Hotel Vonyarc: 06-83-348-035

E-mail: vonyarcvashegy@mavhotels.hu

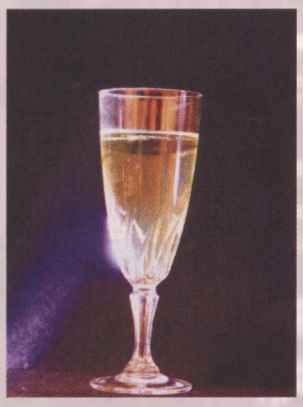
www.mavhotels.hu

MÁV LOKOMOTIV HOTELS ZRt.

SZILVESZTER BOGLÁRON

2007.12.28. - 2008.01.02.

MULASSON VELÜNK AZ ÉV UTOLSÓ NAPJAIBAN!



A HOTEL BOGLÁR AJÁNLATA

a MÁV dolgozói és nyugdíjasai részére:

Szállás 5 éjszakára

Teljes ellátás

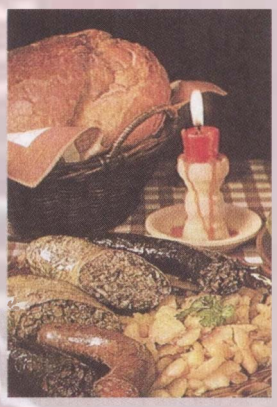
büféreggeli és menüválasztásos ebéd, vacsora
Szilveszteri gálavacsora pezsgővel, élő zenével

Programjainkon való részvétel

Disznóvágás-disznótoros finomságokkal • Borkóstoló • Néptánc bemutató • Szórakoztató műsor animátorral

Szilveszteri csomagajánlatunk ára:

49.500.-Ft/fő



Fenti ajánlatunkon kívül fakultatívan választhatóak egyéb programok is.

Áraink kétágyas szobában történő elhelyezés esetén érvényesek, és nem tartalmazzák az idegenforgalmi adót.

Üdülési csekket, Sodexho Pass és Ticket Restaurant meleg étkezési utalványokat elfogadunk, valamint számláját kiegyenlítheti egészségpénztárakon keresztül is.

További információ és szobafoglalás:

Hotel Boglár: 06-85-350-634

E-mail: bboglar@mavhotels.hu

www.mavhotels.hu

Sztrájk 38 vasútvonalért

Figyelmeztető sztrájk után, és általános sztrájk előtt

Az előzmények

Október 15-én hozta nyilvánosságra a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) annak a huszonegy vasútvonalnak a listáját, amelyeken a decemberi menetrendváltástól megszüntetné a személyvonatok közlekedését.

A nyáron a kilátásba helyezett mozdonyvezetői sztrájk kapcsán adta írásba a GKM, hogy a döntés előtt egyeztet a Mozdonyvezetők Szakszervezetével. A szerződés megszegése miatt a MOSZ október 25-én reggel 6 és 8 óra között megtartotta a nyáron meghirdetett és felfüggesztett figyelmeztető sztrájkját.

Aznap délután a GKM-ben megtartott fórumon viszont már 38 vasútvonal megszüntetéséről tájékoztatták a meghívott önkormányzatok, civil szervezetek és szakszervezetek képviselőit. A bejelentést kivétel nélkül valamennyi meghívott szervezet elutasította. A minisztérium érdemi egyeztetés helyett bejelentette, hogy november 7-ig várja a szakmai véleményeket, melyet majd figyelembe vesz a végső döntésnél.

A VSZ álláspontja

A Vasutasok Szakszervezete is részt vett a fórumon. *Simon Dezső,* a VSZ elnöke kifejtette, hogy előzetes egyeztetés hiányában a vasutasok nem tudják elfogadni a tervezett vonalbezárásokat, mert az többezer, MÁV-nál és annak gazdasági társaságaiban foglalkoztatott munkahely megszűnését vonja maga után. A VSZ elnöke kifogásolta, hogy annak ellenére nem folyt az előkészítés során egyeztetés a szakszervezetekkel, hogy a VSZ az év során négy alkalommal írásban kezdeményezte azt a GKM vezetőjénél.

A Választmány döntése

A VSZ Választmánya október 26-án az előzmények ismeretében sztrájkot hirdetett a vasúti munkahelyek megőrzése érdekében, valamint a vasútvonalak forgalmának szüneteltetése és a menetrend szűkítése ellen. A Választmány döntésének megfelelően a VSZ vezetői megkeresték a MÁV-nál működő reprezentatív társszakszervezeteket a célokért való közös kiállás érdekében. Miután október 27-én a VDSzSz Elnöksége is a sztrájk meghirdetése mellett döntött, szombaton délután a két szervezet vezetője közös sajtótájékoztatón jelentette be, hogy november 7-én reggel hat és nyolc óra között figyelmeztető sztrájkot tart.

Sikertelen egyeztetés

A sztrájk bejelentését követően a két szervezet megkeresésére *Kiss Péter* kancelláriaminiszter az egyeztető eljárásban *dr. Garamhegyi Ábelt,* a GKM államtitkárát jelölte ki a Kormány képviseletére. A november 6-án reggel kilenc órakor megtartott egyeztető tárgyalás nem vezetett eredményre. A GKM nem is készült valódi egyeztetésre, hiszen érdemi tárgyalások helyett *„érdemi levelezést"* ajánlott fel a szakszervezeteknek, illetve nem szánt kellő időt a tárgyalásokra, mert azok *„eredményéről"* szóló sajtótájékoztatót előzetesen tíz órára összehívták. A sztrájkot hirdető szakszervezetek a minisztérium hozzáállását nem tudták elfogadni, ezért a figyelmeztető sztrájkot kénytelen voltak megtartani.

„Még elégséges" szolgáltatások

A sztrájk meghirdetésével egy időben bejelentettük a MÁV, a MÁV CARGO és a MÁV-START vezetőinek, hogy a sztrájk ideje alatti még elégséges szolgáltatásokról is meg kívánunk egyezni. A megtartott három egyeztetés azonban nem vezetett eredményre, ezért november 6-án este a VSZ és a VDSzSz elnökének aláírásával közreadott szolgáltatások betartását kértük a sztrájkban résztvevő munkavállalóktól. Ennek értelmében sztrájk ideje alatt sem a személy-, sem a tehervonatok nem közlekedtek, de gondoskodni kellett a vonatok fűtéséről, világításáról, valamint az élet- és vagyonbiztonság megtartásáról.

Sikeres sztrájk

A sztrájk pontban reggel hat órakor megkezdődött. A VSZ központban tartott ügyeletre sorban érkeztek az információk arról, hogy az egész országban leállt a vonatforgalom, azaz a figyelmeztető sztrájk sikeres volt. A MÁV és a MÁV tulajdonú gazdasági társaságokban foglalkoztatott munkavállalók több mint nyolcvan százaléka tevékenyen részt vett a munkabeszüntetésben, kellőképpen demonstrálva a vasutasok összefogását és akaratát.

Társadalmi támogatás

Már a sztrájk előtt sok önkormányzat és civil szervezet jelentette be támogatását, sőt számos érintett településen a sztrájk ideje alatt tiltakozó gyűléseket tartottak. De más módon is érződött a támogatás. Megértő és a sztrájk célját támogató utasok nyilatkozatairól szóltak a híradások. Több hazai és külföldi szakszervezet írásban küldte meg támogató nyilatkozatát.

A Vasutasok Szakszervezete köszöni minden, a sztrájkban résztvevő munkavállalónak, hogy aktívan támogatták a sztrájk célját. Köszönjük az utazóközönség megértő támogatását.

Sztrájktörés és rendőri túlkapás

Az akció ideje alatt feltehetően fékpróba nélkül indítottak el néhány vonatot, szolgálati vezetők léptek munkába a sztrájkolók helyett, amely esetekben tisztázatlan, hogy az érintettek a vonatkozó szabályok követelményeinek megfeleltek-e (pl. rendelkeztek-e a munkakör betöltésére érvényes vizsgákkal, gyakorlattal, orvosi alkalmassággal stb.)

Ezért a VSZ elnöke levélben hívta fel a MÁV vezérigazgatójának figyelmét arra, hogy aki a vasúti közlekedés szabályainak megszegésével mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, bűntettet követ el, ezért ezen esetek kivizsgálását kérte.

A sztrájk ideje alatt mindössze egy rendkívüli esemény történt. Kállósemjén állomáson a sztrájkolókat rendőr igazoltatta. A jogsértést az Országos Rendőr Főkapitányságnak bejelentettük.

Fenntartjuk követelésünket

Tekintettel arra, hogy november 12-éig a Kormány tárgyalási szándékot nem mutatott, a VSZ és a VDSzSz 2007. november 21-ére reggel 6-12 óráig tartó általános vasutassztrájkot hirdetett.

A két szakszervezet továbbra is a mellékvonalak és az ott foglalkoztatott munkavállalók sorsáról szóló érdemi tárgyalásokat kíván folytatni.

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja – Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete; www.vsz.hu; E-mail: vsz@t-online.hu – Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, (magyarvasutas@vsz.hu) a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: Károlyi Marianna; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8; Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomás: Tizpont Nyomdaipari Társaság: 06/70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.tizpont.hu; ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/ év

Szomszédolás

AZ MSZOSZ SZERVEZÉSÉVEL 20 KÜLÖNBÖZŐ ÁGAZATHOZ TARTOZÓ SZAKSZERVEZETI TISZTSÉGVISELŐ HÁROMNAPOS LÁTOGATÁST TETT AZ OSZTRÁK SZAKSZERVEZETI SZÖVETSÉGNÉL (ÖGB), HOGY TAPASZTALATOKAT SZEREZZENEK. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉT MELEG JÁNOS ALELNÖK ÉS DR. KOTTER JÓZSEF KÉPVISELTE.

Walter Zauer, az ÖGB Nemzetközi Kapcsolatokért felelős vezetője fogadott bennünket és tájékoztatást adott az Osztrák Szakszervezet helyzetéről és feladatairól.

Előadásában elmondta, jelenleg folynak az ágazati szintű Kollektív Szerződés- és bértárgyalások. ÖGB-s kollégáink azért tartják fontosnak az ágazati szintű megállapodásokat, hogy az üzemi szintű KSZ- és bértárgyalásokon ne tudják a munkavállalókat kihasználni. Minden magyar irigyli a 2008-ra várható 2%-os inflációt és azt, hogy a bértárgyalások során 1000 euró mértékű minimálbért tűztek ki célul.

Az ágazati szakszervezetek, a munkás és alkalmazotti kamarák folytatják le a munkáltatói szövetségekkel azokat a tárgyalásokat, amelyeken munkaerőpiaci, egészségügyi, szociálpolitikai, oktatási és nyugdíjra vonatkozó országos szintű megállapodást kötnek.

Kiemelten kezelik a fiatalok foglalkoztatását és a szakoktatást (szakmunkásképzést). A szakmunkásképzés az üzemekben folyik, ehhez az állam támogatást ad, illetve bünteti azon munkáltatókat, akik nem vesznek részt a szakoktatásban.

Ausztriában a munkanélküliség 6%-os. A munkanélküliek a fiatalok és a nyugdíjhoz közel állók köréből kerülnek ki.

Folyamatosan tárgyalnak azért, hogy a nyugdíjbiztosító és a nyugdíjasok helyzetét javítsák, mert egyre több nyugdíjas szorul szociális támogatásra, növekszik a nyugdíjas elszegényedés. Ausztriában is felmerült a nyugdíjkorhatár felemelésének kérdése.

Osztrák kollégáink feltűnő őszinteséggel beszéltek a szakszervezeti bank (BAWAG) csődjéről, amelynek során az ÖGB szinte teljes vagyonát, mintegy 3 milliárd eurót veszített.

Az ÖGB a vagyon elvesztése, tehát a pénzügyi és *„politikai"* válság után strukturális és gazdálkodási reformba kezdett. A reform egyik következménye, hogy megindultak egy közös szakszervezeti székház létrehozásának előkészületei, amelybe valamennyi ágazat beköltözne.

A szervezeti változások következtében több ágazati szakszervezet egyesült, így kevesebb lett a vezető, és a szakértői munka is összpontosult.

Tapasztalatot szereztünk arról, hogy az élet (VIDA) – vida spanyolul életet jelent – szakszervezetében egyesültek a vasutasok a kereskedelemben és közszolgáltatásban lévő szakszervezetekkel és egy új szövetséget hoztak létre az ÖGB-n belül, A vida nyolc régiót működtet tartományi szinten.

A vagyonvesztést az ÖGB megújult vezetése megfelelően tudta kezelni, az 1,2 milliós tagságból mintegy 120 ezer tagot vesztettek, amit napjainkra 60 ezer új taggal pótoltak.

Tanulságos számunkra, ahogy a szakszervezeti mozgalmat érintő pénzügyi, jogi és politikai válságot úgy tudták kezelni, és úgy tudtak a tagsággal, munkavállalókkal kommunikálni, hogy az előrejelzések ellenére abból az osztrák szakszervezeti mozgalom megerősödve került ki.

Figyelemreméltó tapasztalatokat szereztünk a tagszervező munkáról és arról, ahogy az úgynevezett csendes kilépőket személyesen megkeresték, és sokakat visszaléptettek a szakszervezetbe.

Betekintést nyertünk az Ausztriában működő üzemi tanácsok életébe. Ausztriában az üzemi tanácsok működését törvényben szabályozzák, amely az *„Üzemi Alkotmányban"* ölt testet. Minden 150 főt foglalkoztató munkáltatónál, amennyiben üzemi tanács működik, az üzemi tanács elnöke függetlenített.

Látogatást tettünk a Semmeringi vagongyárba. Itt találkoztunk a gyárban működő üzemi tanácstagokkal, akik bemutatták nekünk a gyárat. 2000-ben ezren dolgoztak itt, jelenleg 500 munkavállalót foglalkoztatnak. A jelen és a jövő összeér, mert 2014-ig a személykocsik felújítása és a 2008-ban meginduló RAILJET – az új IC szerelvény, amelyben a kocsik összenyithatók és a szerelvények hossza tetszés szerint változtatható – gyártása biztosítja a foglalkoztatást. A gyáron keresztül bemutatták az ÖBB holding rendszerű működését, megtapasztaltuk, hogy egy átgondolt közlekedéspolitikában milyen fontos szerepet kap a vasúti közlekedés, illetve annak fejlesztése.

A gyárban találkoztunk magyar munkavállalókkal, akik közül az egyik nagyvasúti villamos járműszerelő szakmával a személykocsik felújítását végzi, míg egy fiatal kolléganő humán referensként dolgozik Ausztriában. A Semmeringi gyárban a szakmunkások bére 1590 euránál kezdődik, a műszaki fejlesztésben résztvevők induló bére 2400 euró.

Az osztrák vasutas szakszervezethez tartozó kollégáink kifaggatták bennünket a magyar vasút helyzetéről, OGB-s kollégáinkat pedig a magyar szakszervezeti mozgalom felépítésével ismertettük meg.

Budapest és Bécs között oda-vissza vonattal közlekedtünk, Bécsben jól szervezett tömegközlekedést használtunk.

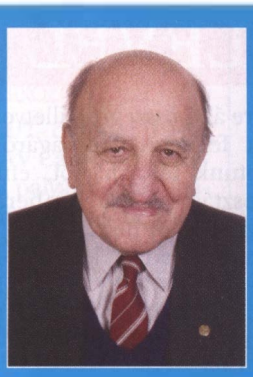
Bécs olyan szép, mint Budapest, és Budapest olyan drága, mint Bécs. Magyarország és Ausztria Európában van, csak nem egyforma ez az Európa, még szakszervezeti szemmel sem.

A magyar szakszervezeti mozgalomnak a cél Európa. Köszönjük, hogy ott lehettünk.

kotter

FIGYELEMREMÉLTÓ TAPASZTALATOKAT SZEREZTÜNK A TAGSZERVEZŐ MUNKÁRÓL ÉS ARRÓL, AHOGY AZ ÚGYNEVEZETT CSENDES KILÉPŐKET SZEMÉLYESEN MEGKERESTÉK, ÉS SOKAKAT VISSZALÉPTETTEK A SZAKSZERVEZETBE.

Amire sokan nem gondolnak



Dr. Kun Dezső

A VASUTAS NYUGDÍJASOK IDŐSEK VILÁGNAPJA ALKALMÁBÓL RENDEZETT KÖZPONTI ÜNNEPSÉGÉT EZÚTTAL IS A MÁV ZRT. VEZÉRIGAZGATÓSÁGÁNAK KONGRESSZUSI TERMÉBEN TARTOTTÁK MEG.

Horváth Lajos igazgató ünnepi beszédének nagyobb részében – az idősek köszöntése mellett – a vasúti közlekedés helyzetével és fejlesztési lehetőségeivel foglalkozott.

Az igazgató bejelentése, miszerint a MÁV vezetése a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetével kötött Együttműködési Megállapodást változatlan feltételekkel kívánja meghosszabbítani, osztatlan sikert aratott a 120 főnyi hallgatóság körében.

A vasút vezetése és a nyugdíjasok közötti jó együttműködés évtizedek óta példaértékű annak ellenére, hogy a nyugdíjasok nem értenek egyet minden változással.

A Nyugdíjasok Országos Képviseleténél 17 évig képviseltem a vasutasokat választott tisztségviselőként. Megismertem más ágazatok infrastrukturális feltételeit és nyugdíjasaik életét, akik közül sokan az ipari vállalatok és bányák százainak megszűnése után egyedül maradtak. Az önkormányzatok szerény támogatása csak a nyugdíjas klubok működéséhez elegendő. A nyugdíjas szakszervezetek a Nemzeti Civil Alaptörvény támogatásából sem részesülnek és pályázati lehetőségeik is korlátozottak.

Más ágazatok nyugdíjasait képviselő kollégáim, megismerve a mi Együttműködési Megállapodásunk feltételeit, elismeréssel és némi irigységgel méltatták helyzetünket, a mi *„anyavállalatunk"* nyugdíjas szervezetekről való gondoskodását és sokoldalú támogatását. Persze a vasasok, bányászok és más területek képviselői csak az érem egyik oldalát ismerik. Nem tudják, hogy a vasutasok átlagnyugdíja közel 3000 forinttal alacsonyabb az országos átlagnál.

2006-ban ez lefelé kerekítve 66 ezer forint volt (a MÁV Zrt. Nyugdíjigazgatóság hivatalos jelentése), míg az országos nyugdíjátlag kevéssel meghaladta a 69 ezer forintot. (A miniszterelnök június 18-i beszéde alapján közzétett adat.)

Ha a vasutas nyugdíjasok létszámát 120 ezer főre kerekítjük, ez havonta 360 millió forintos hátrányt jelent. Igaz, hogy ezek a számok évente változnak és a nyugdíjasok létszáma is napról-napra módosul, de ez az arányokat alapvetően nem befolyásolja.

Ennek a helyzetnek egyszerűen az az oka, hogy a vasutasok – részben önszerveződés, részben a vállalati szociálpolitika alapján – az országos átlagot meghaladó természetbeni juttatásokban részesültek. A vasutas üdülők százai, a vasutas művelődési házak, sportpályák ingyenes szolgáltatásai, a széleskörű menetkedvezmény, a régebben kiemelkedő színvonalú vasútegészségügy ellensúlyozták az alacsonyabb béreket, illetve nyugdíjakat.

Közismert, hogy a rendszerváltozás után ez a helyzet megváltozott, illetve folyamatosan változik, a liberális szemléletű közlekedésirányítás vezényletével.

A dolgozókat a béren kívüli juttatás bevezetése – kb. évi 200 ezer forint – részben kárpótolja a megváltozott szociálpolitikai helyzetért.

Egyre nehezebb körülmények között, de továbbra is működnek a vasutas segélyezési egyesületek, valamint a vasutas ÖTA.

A vasutas nyugdíjasok nem kaphatnak *„béren kívüli juttatást"*, de az Együttműködési Megállapodásban biztosított anyagi támogatás, a nyugdíjas szervezetek működéséhez szükséges infrastruktúra ingyenes biztosítása, az üdülési támogatás, a vállalati segély enyhítik a MÁV megváltozott szociálpolitikai lehetőségeiből adódó hátrányokat.

Ez tehát az érem másik oldala, amit sokan nem ismernek. Szerencsére a vasút vezetői tisztában vannak a vasutas nyugdíjasok helyzetével és életkörülményeivel.

Amikor ragaszkodunk a vasúti menetkedvezményhez – amit sajnos a vasúti törvény a jövő vasutasai számára már nem biztosít teljeskörűen –, a vasútegészségügy maradék önállóságához, a vasúti mellékvonalakon történő utazási lehetőségeinkhez, röviden szólva a megtépázott szerzett jogainkhoz, akkor nemcsak a hagyományokhoz való érzelmi kötődés vezérel bennünket.

Mi ismerjük a korábbi helyzetünkből és a vasutas nyugdíjalap milliárdos elmaradásából adódó körülményeinket is.

Csak az érem mindkét oldalának számbavétele tükrözi a vasutas nyugdíjasok valós helyzetét.

Dr. Kun Dezső

Elvek és valóság az Unióban

BRÜSSZELBEN, A SZAKSZERVEZETEK HÁZÁBAN KÉTNAPOS TANÁCSKOZÁST TARTOTTAK A LÉGIKÖZLEKEDÉS, A KÖZÚTI SZÁLLÍTÁS, A VASUTAK, A TENGERI ÉS FOLYAMI HAJÓZÁS, A KIKÖTŐK ÉS A HALÁSZAT SZAKSZERVEZETI KÉPVISELŐI. A TANÁCSKOZÁS TÉMÁJA A KÖZLEKEDÉSI SZEKTOR ÁTALAKULÁSA ÉS FEJLŐDÉSE VOLT.

Ahogy szakszervezeti berkekben illik, a vita már az elején elindult, hogy egyáltalán mi is ez az átalakulás, kell-e, illetve lehet-e fejlődésről beszélnünk?

Két nap alatt minden közlekedési szektorról hallottunk előadást, hozzászólást, így a végére tisztult a kép, amely színes és nem rózsákat ábrázol. A liberalizáció – ami piacnyitást, versenyt, privatizációt jelent – még a fejlődő szektorokban (légi, közúti szállítás) is szedett áldozatokat (MALÉV). A vasúton pedig, ahol európai szinten 600 000 munkahely veszett el, egyértelműen sérült a szép úgynevezett lisszaboni elv: több és jobb munkát.

Természetesen szóba került a globalizáció, a környezetvédelem és a fenntartható fejlődés kérdése, fogalma. Igen, úgy kellene fejlődnünk és kielégíteni a jelen igényeit, hogy a környezetet megőrizzük és az eredmény a szociális igazságosság, fejlődés legyen!

Szerintünk a mellékvonalak bezárása ütközik ezzel a magyar képviselők által is megszavazott elvvel és jogosan vált ki haragot, kényszerít bennünket sztrájkra.

Tárgyaló küldöttségünk, *Meleg János* alelnök és *Papp Zoltán* területi titkár tájékoztatta a mintegy száz fős nemzetközi értekezletet az ellentmondásos hazai helyzetről, a vonalbezárásokról, erőltetett autópálya-fejlesztésről a vasút kárára, és az akkor szervezés alatt álló munkaharc-akciónkról, és közös fellépésre szólított fel.

Papp Zoltán

2007
OKTÓBER

MÁV START KÜT HÍRLEVÉL

MÁV-START
KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

2007. OKTÓBER 18-ÁN TARTOTTA SOROS ÜLÉSÉT A MÁV-START ZRT. KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCSA. AZ ÜLÉST CSEH BÉLA ELNÖK KÖSZÖNTŐJE NYITOTTA MEG, MAJD BEVEZETŐJÉBEN RÖVIDEN FELVÁZOLTA AZ ALÁÍRÁSRA ELŐKÉSZÍTETT ÜZEMI MEGÁLLAPODÁST. EZT KÖVETŐEN DR. MOSÓCZI LÁSZLÓ ELNÖK-VEZÉRIGAZGATÓ, VALAMINT VIRÁGH IMRE, HUMÁNPOLITIKAI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTES TÁJÉKOZTATÁST ADTAK A MÁV-START ZRT. MEGALAKULÁSÁRÓL, AZ AZÓTA ELTELT IDŐSZAK NEHÉZSÉGEIRŐL ÉS EREDMÉNYEIRŐL.

Rövid áttekintést kaptunk a MÁV-START Zrt. gazdálkodásáról, a főbb kiadásokról, a jelenleg kialakítás alatt álló üzleti terv fő számairól. A vezérigazgató ismertette a MÁV-START Zrt. különböző irányítási blokkjait és azok vezetőit, a jelenleg is formálódó Szervezeti Működési Szabályzat irányelveit. A 2008. évre szóló menetkedvezményi szabályozás kapcsán felmerült kérdésre *Mosóczi* úr elmondta, a hatályos vasúti törvény alapján jár el a vállalat; valamennyi MÁV-START Zrt. munkavállalót, valamint az országos vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaság dolgozóját, nyugdíjasát, igényjogosult hozzátartozóját megilleti a külön jogszabályban meghatározott utazási kedvezmény, egyéb vasúti társaságok munkavállalóinak utazási kedvezményéről az érintett vállalatok közt kell megállapodni.

Ezt követően a vezérigazgató és a KÜT elnöke aláírta az üzemi megállapodást, mely biztosítja a KÜT működésének jogi és tárgyi feltételeit. A vezérigazgató sok sikert és eredményes munkát kívánt a KÜT tagjainak, valamint felhívta a figyelmet a problémák tárgyalásos úton történő megoldására.

Virágh Imre vezérigazgató-helyettes ugyancsak üdvözölte a KÜT megalakulását, ismertette a humán területet, annak vállalaton belül elfoglalt helyét.

A jelenlévők megnyugtató tájékoztatást kaptak a munkabérelőlegről, annak változatlan működéséről. A felek egyetértettek abban, hogy hosszabb távon célszerű újraszabályozni a keretösszegek felosztását, a jelenleginél rugalmasabb, a kereseti viszonyokat jobban figyelembe vevő rendszert kell kialakítani.

A munkáltató tájékoztatott, hogy a helyi Üzemi Tanácsoknak október 20-ig kiküldik a IV. negyedéves fizetési előlegkereteket.

A szociális segélykeretből az utolsó negyedévre rendelkezésre álló összegről, illetve annak felhasználhatóságáról is kaptunk információt, ennek felosztása novemberben ugyancsak a helyi Üzemi Tanácsok feladata lesz. A MÁV Zrt-nél zárolt tartalékalappal kapcsolatban egyeztetést kezdeményezünk az anyacég KÜT-tel.

A munkáltató távozását követően a KÜT megalakította munkabizottságait (a Kommunikációs, a Jóléti és Szociális illetve a Jogi, munka- és egészségvédelmi bizottságot, valamint a START Zrt. munkavállalói csoportjait lefedő Utazói, Kocsiszolgálati, Pénztári és Irányítás/működtetési szakmai bizottságokat), meghatározta az egyes bizottságok feladatkörét, a legsürgetőbb tennivalókat.

Következő napirendi pontként a KÜT tárgyalta a Felügyelő Bizottságba történő munkavállalói képviselő-delegálással kapcsolatos feladatokat.

A soros ülés a KÜT munkatervének összeállításához érkezett javaslatok összegyűjtésével, megvitatásával zárult.

Összeállította: Palik József és Steinerné Utasi Erika

Ismét emlékeztünk

Immár hagyománnyá vált, hogy október elején a Gépészeti Intéző Bizottság (GIB) kihelyezett ülést tart Záhonyban. Egyúttal szomorú kötelességüknek tettek eleget a korábban elhunyt Koleszár István és Vass Károly kollégáink síremlékénél.

Az emlékezők között családtagok, rokonok, a GIB tagok, munkatársak és ismerősök voltak jelen. Meleg János, a VSZ érdekvédelmi alelnöke méltatta mindkét kollégánk életútját és a Vasutasok Szakszervezetéhez való kötődésüket. Mint mondta, *„most nagy szükség lenne rátok"*, hiszen nagy kihívások előtt állunk mindannyian.

A nap folyamán az adományozó bizottság odaítélte a III. Koleszár István díjat. 2007-ben ezt a díjat Gyűre Sándor, a Műszaki Kocsiszolgálat Alapszervezetének gazdasági felelőse kapta. A díj átadásán részt vett ifjú Koleszár István és Koleszár Tamás, akik a család nevében köszönetüket fejezték ki a megemlékezést szervezőknek.

Z.B.

Nyugdíjas találkozó

A VSZ ZÁHONYI NYUGDÍJAS ALAPSZERVEZETÜNK – AHOL A TAGLÉTSZÁM KÖZEL 900 FŐ – 2007. OKTÓBER 24-ÉN KÜLDÖTTGYŰLÉST, NYUGDÍJAS TALÁLKOZÓT SZERVEZETT, AHOL TÖBB MINT 120 TAGTÁRSUNK JELENT MEG.

Rendezvényünkön – meghívásunknak eleget téve – *Pöhacker Attila*, a VSZ Területi Képviselet vezetője is részt vett.

Köszöntötte a körzetünkhöz tartozó nyugdíjasokat az Idősek Világnapja alkalmából.

Ezt követően tájékoztatást adott a záhonyi körzet rendkívül nehéz helyzetéről, a vasutas dolgozókat és családtagjaikat érintő munkanélküliségről. Ismertette azokat az erőfeszítéseket, amelyeket a Vasutasok Szakszervezete Záhony vasutasainak megmentéséért eddig tett és továbbra is tesz.

Ezúton köszönetünket fejezzük ki *Pöhacker Attila* VSZ elnökségi tagnak, aki jelenlétével, felszólalásával még eredményesebbé, színvonalasabbá tette rendezvényünket, köszönjük továbbá több alapszervezet anyagi támogatását, amelyből a résztvevőket szerényen megvendégelhettük.

Csáki Jenőné
VSZ Záhonyi Nyugdíjas Alapszervezet elnöke

Értékeltük a pályázatok munkavállalókra vonatkozó fejezetét

2007. október 19-én a MÁV Cargo privatizációs pályázatának második körébe bejutott hét pályázóból négyen adtak be kötelező érvényű ajánlatot: a Cargo Central Europe konzorcium, a New World Resources Transportation B.V., a Rail Cargo Austria AG és a GySEV konzorciuma, valamint a szlovák Slavia Capital és a Spedtrans szövetsége.

A Vasutasok Szakszervezete tisztségviselői a biztosított lehetőséggel élve, titoktartási kötelezettség vállalása mellett betekintettek a pályázatok munkavállalókat érintő fejezetébe. A pályázatok értékelésekor a munkavállalókkal kapcsolatos kötelezettségvállalásokra 10 pont adható a második fordulóban az összességében 100 pontból.

A pályázatokban olvasottakról a véleményünket testületi értékelés után alakítottuk ki és a munkáltatónak november 5-én átadtuk.

A már korábban is megfogalmazott elvárásainknak a pályázatok közül – elsősorban a foglalkoztatási garancia terén adott kiemelkedő vállalása, valamint a számunkra igen fontos záhonyi területtel kapcsolatos tervei miatt – az RCA/GySEV ajánlata felelt meg a legjobban, ezért ennek a pályázónak javasoltuk a maximális 10 pontot. A hasonló színvonalúnak értékelt pályázatával a New World Resources Transportation B.V. ajánlatát soroltuk a második helyre. Erre az ajánlatra 5 pontot javasoltunk.

A harmadik helyre 2 ponttal a Mideuropa/Rail World B.V./Cargo Central Europe konzorciumot, a negyedik helyre 1 ponttal a Sped Trans/Slavia Capital konzorciumot javasoltuk.

Leszögeztük, hogy a privatizáció zárását követően az eredménytől függetlenül az új tulajdonossal kiegyensúlyozott munkaügyi kapcsolat kialakítására fogunk törekedni és a szerződésben nem vállalt követeléseink kikényszerítéséért küzdeni fogunk.

Célegyenesben a privatizáció?

Két fordulóban (október 25., november 5.) egyeztettünk a munkáltató és a tulajdonos képviselőivel a privatizációról, de a kötelező érvényű ajánlatok beérkezését követő harmadik héten sem kaptunk arra választ, hogy mikor történik meg a pályázatok értékelése. Már az első egyeztetésen felhívták a figyelmünket, hogy az értékelésre rendelkezésre álló 30 nap indoklás nélkül egyszer 30 nappal meghosszabbítható, de ezt nem kívánják kihasználni. Ehhez képest a november 5-i egyeztetésen pontosan még mindig nem határozták meg az időpontot, de tájékoztattak, várhatóan már november végén értékelik a pályázatokat.

Persze azt is tudjuk, hogy a második harminc nap is meghosszabbítható további harminc nappal, csak azt nem tudjuk, hogy az ajánlatot tartalmazó borítékok tudják-e ezt, illetve a ragasztás bírja-e eddig...

Mi lesz Záhonnyal? Lesz-e privatizáció?

A privatizáció folyamatában arról röppentek fel hírek, hogy a záhonyi határtevékenység végzését akár a privatizáció leállítása árán is elveszik a Cargotol. Ezzel összefüggésben úgy tűnik, nagy politikai és talán szakmai csörte is folyt, illetve folyik a háttérben.

Az egyeztetéseken is téma volt ez, ahol azt a választ kaptuk a MÁV Cargo elnökétől, hogy valóban elhangzanak szakmai és politikai érvek a tevékenység átadásával kapcsolatban, de az adatszoba zárása után ilyen horderejű lépés veszélyeztetné a privatizációs folyamatot, ezért ez elképzelhetetlen és értelmetlen lenne, s a kormányzat semmilyen szintjéről sem érkezett jelzés a privatizáció leállítására. Legújabb információnk szerint rendeződni látszik az ügy, a három érintett társaság – MÁV Zrt., MÁV Cargo Zrt. és a Záhony Port – úgy állapodik meg a tevékenységről, hogy az nem veszélyezteti majd a cargos munkavállalók további foglalkoztatását.

Lesz-e KSz 2008. január 1-jétől?

A privatizációs egyeztetéseken többször került szóba a Kollektív Szerződés.

A MÁV Cargo álláspontját nem változtatta meg a második körös pályázatok megismerése, a nyertes kiválasztása előtt nem áll módjukban módosítani a tárgyalási ajánlatukon.

Azonban – ahogy azt fentebb írtuk – a pályázatok értékelése jelentősen eltolódik. Éppen ezért úgy érezzük, hogy mindez veszélyt jelenthet a munkabékére is azzal, hogy a vevőjelölt megnevezésének elhúzódása miatt az új KSz megkötésére irányuló tárgyalások is késlekedhetnek. Ennek elkerülésére a szakszervezeti oldalon egységesen támogatott megoldás lehetne a jelenlegi KSz további alkalmazása az új megkötéséig.

Zlati R.

2007. SZEPTEMBER 5-ÉN ÉS 6-ÁN SZOMBATHELYEN TARTOTTA SOROS ÜLÉSÉT A MÁV CARGO ZRT. KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCSA. MINT AZ MÁR GYAKORLATTÁ VÁLT, A KÜT ÉVENTE EGYSZER A REGIONÁLIS IGAZGATÓSÁGOK TERÜLETÉN TARTJA ÜLÉSÉT. ENNEK CÉLJA, HOGY A KÜT-TAGOK TALÁLKOZZANAK AZ IGAZGATÓSÁGOK TERÜLETÉN TEVÉKENYKEDŐ ÜZEMI TANÁCSOK TAGJAIVAL ÉS A HELYI VEZETŐKKEL.

Az első nap délutánján a KÜT tagjai meghallgatták *Kozák Tamás* vezérigazgató előzetes tájékoztatóját a MÁV Cargo Zrt. 2007 első nyolc hónapjának eredményeiről, valamint az éves üzemi és üzleti tervek várható alakulásáról. Ezt követően a vezérigazgató – a titoktartási kötelezettség betartása mellett – tájékoztatást adott a MÁV Cargo Zrt. privatizációjának pillanatnyi állásáról. A munkanap végén aláírták a MÁV Cargo Zrt. és a MÁV Cargo Zrt. KÜT megállapodás-módosítását.

A második napon a régióhoz tartozó Üzemi Tanácsok tagjainak részvételével folyt a munka.

Dióssy Gábor, a MÁV Cargo Zrt. elnöke tájékoztatta a résztvevőket a MÁV Cargo Zrt. privatizációjának szükségességéről, a privatizációs tevékenység folyamatáról és a munka pillanatnyi állásáról.

Zubály Bertalan és Kozák Tamás aláírja az üzemi megállapodást

Ezt követően *Kovács Imre* vezérigazgató-helyettes tájékoztatta a résztvevőket a MÁV Cargo Zrt. üzemeltetéséről és a kedvező nemzetközi helyzetről. Szólt többek között az előttünk álló feladatokról mind a szállítás, mind a kapcsolatok alakításának tekintetében.

Apavári József, a MÁV Cargo Zrt. humánszervezeti vezérigazgató-helyettes a létszámhelyzetről, a túlórák alakulásáról beszélt. Szólt a létszámhiányról, és ezzel összefüggésben a túlórák csökkentésére tervezett intézkedésekről, a bérfejlesztés lehetőségéről.

Az elnöki és vezérigazgató-helyettesi tájékoztatók után *Salamon Béla* kapott szót, aki a Szombathely Regionális Igazgatóság eredményeiről, terveiről adott rövid áttekintést.

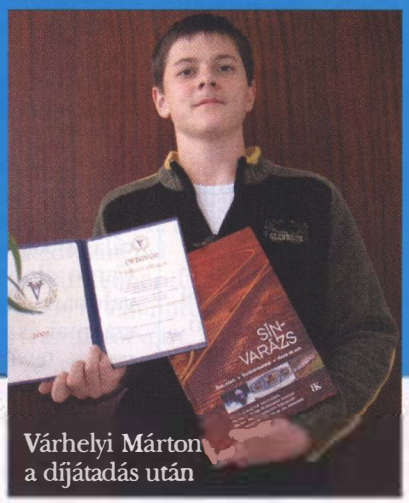
A rövid, de tartalmas igazgatói tájékoztató után *Kisfalvi Ervin, Nyakas Ferenc* és *Fülöp József*, a Szolgáltatási Központok vezetői tartottak részletes beszámolót.

Úgy gondoljuk, hogy mind a vezérigazgatói, mind a regionális szintű vezetés, a helyi Üzemi Tanácsok és a Központi Üzemi Tanács számára hasznos volt a kibővített ülés. Ennek szellemében a jövőben is szeretnénk hasonló üléseket tartani.

BZGY.

Elsős gimnazista sikere az országos fotópályázaton

SZEPTEMBER 20-ÁN A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKE, SIMON DEZSŐ ELISMERÉSEKET ADOTT ÁT A VSZ ÁLTAL MEGHIRDETETT ORSZÁGOS FOTÓPÁLYÁZATON SIKERESEN SZEREPLŐ MEGHÍVOTTAKNAK.



Várhelyi Márton a díjátadás után

Az egyik első díjat kapta a jelenlévők közül egy igen fiatal fotós, akit szeretnék most röviden bemutatni.

Várhelyi Márton 1992-ben Budapesten született. Jelenleg Szombathelyen kilencedikes a Nagy Lajos Gimnáziumban. Sok minden érdekli, ezen belül a vasút változatos világa, és az ott dolgozók tevékenysége is.

A kitűnő bizonyítványért kapta négy éve a digitális fényképezőgépet, de a mai napig szívesen kattintgat a Zenittel is, amellyel készült képéért 2006-ban a szegedi országos analóg fotópályázaton különdíjat nyert.

A sokoldalú fiatal diák a fotózáson kívül ötödikes húgával már filmeket is forgatott, melyekkel helyi fesztiválokon vesznek részt. A zene is kedves elfoglaltsága. Ennek keretében a West Wind Harmonica Bandben dobol, de a népitáncot is műveli. Ha marad még szabadideje, azt a modellezés és az olvasás tölti ki, de a barátokkal is szívesen van együtt.

Fiatal kora ellenére több országos elismerésben részesült, például a 2005. évi győri I. Országos Digitálisfotó-pályázaton is sikerrel szerepelt. Ennek eredményeként Brüsszelben is bemutatták egy fotóját az Interrail kiállításon.

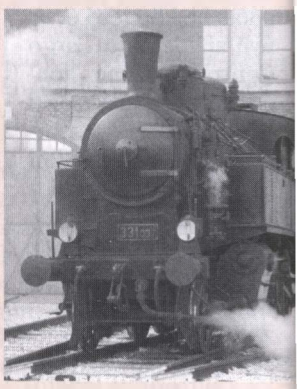
Márton édesanyja óvónő, édesapja (aki a fotózás rejtelmeibe bevezette) gitártanár, de Márton képeivel ma már önálló elképzeléseit valósítja meg.

Bizonyára hallunk még e tehetséges fiatalemberről.

Seress István

Látogatás a vasúttörténeti Parkba

2007. OKTÓBER 14-ÉN A KISKUNHALASI ÁLLOMÁSI ALAPSZERVEZET TAGJAI ELLÁTOGATTAK EURÓPA LEGNAGYOBB, INTERAKTÍV, SZABADTÉRI VASÚTI MÚZEUMÁBA, A MÉLTÁN HÍRES VASÚTTÖRTÉNETI PARKBA.



A gyönyörű környezet és rengeteg érdekesség mellett e napon tartották a Közlekedés Napját is. Ezen a napon ingyen ki lehetett próbálni a dízelmozdony-vezetést, a hajtányozást és még sok érdekes dolgot, ami összefügg a vasúttal és annak múltjával. A gőzmozdonyokat kívül-belül szemügyre lehetett venni, a gyerekek nagy kedvence volt a kerti kisvasút és a vasútmodell kiállítás. Lehetőségünk volt gumikerekű vonattal körbeutazni a parkot, kipróbálni, milyen volt lóvasúttal közlekedni. Fordulhattunk egyet a fordítókorongon, a gyerekek és a bátrabbak még falat is mászhattak.

A kiránduláson közel harmincan vettünk részt, az időjárás is nekünk kedvezett, ragyogóan sütött a nap. A Füstiből nosztalgiavonattal indultunk vissza a Nyugati pályaudvarra, a korhű szerelvény mindenkinek tetszett. Legközelebbi kirándulásunkat Esztergomba tervezzük.

Nagyajtai Klára

A vasutas kultúra pécsi követe

Dr. Kovács László az egyetemi tanulmányai befejezése után, 1956 júliusában a MÁV-nál helyezkedett el, és ettől az időponttól kezdve tagja a Vasutasok Szakszervezetének is. A belépést követően a szervezetben kultúrmunkára jelentkezett, amit azóta is nagy lelkesedéssel és odaadással végez. Szervezőmunkáját a MÁV egész területére kiterjesztve látta el és nyugdíjasként aktívan tevékenykedik a mai napig is. Számtalan tagunknak biztosít lehetőséget kedvezményes színházi előadások megtekintésére és más kulturális rendezvényen való részvételre.

Áldozatkész munkáját a Vasutasok Szakszervezete több alkalommal „Elismerő Oklevél" kitüntetés adományozásával ismerte el. Munkájára a Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi Képviselete a továbbiakban is számít, melyhez jó erőt, egészséget kívánunk.

Horváthné Czindery Zsuzsanna, képviseletvezető

– Most leszállunk, és gyalogosan tesszük meg a hátralévő kilenc kilométert Sárszentkeszire. A minisztérium három perc múlva megszünteti a szárnyvonalat. *(Szmodis Imre grafikája)*

WhirlpoolOnline – WHIRLPOOL SZAKÜZLET
1135 Budapest, Béke utca 5. | Tel.: 06 1 787 7997 | Fax: 06 1 787 7999
E-mail: info@whirlpoolonline.hu | Web: www.whirlpoolonline.hu

Nincs még ötlete karácsonyra? Segítünk!
Jelentős engedmények VSZ tagoknak
a Béke utca 5. alatti Whirlpool Szaküzletben!
Vásároljon olcsóbban, mint gondolná!

Beépíthető konyhai berendezésekre -10%
(akciós árukra -5%).
Szabadon álló konyhai berendezésekre -5%.
Az engedmény akár egy termékre is vonatkozik!

Praktiker
Mindenre van több ötlete!

Új kedvezmény VSZ-tagoknak!

2007. november 23-24-25-én és december 14-15-16-án – 10% a Praktiker valamennyi áruházában

A Vasutasok Szakszervezete tagjai a Praktiker összes magyarországi áruházában 2007. november 23-24-25-én és december 14-15-16-án 10% kedvezménnyel vásárolhatnak, az áruházakban az adott időpontban megvásárolható valamennyi termék vételárából – beleértve az akciós termékeket is (kivéve az élelmiszereket, dohányárut és téglát).

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

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

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

Tagkártya kedvezmény!

Költs kevesebbet a kötelező gépjármű felelősségbiztosításra!

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ÉS A SIGNAL BIZTOSÍTÓ KÖZÖTTI EGYÜTTMŰKÖDÉSNEK KÖSZÖNHETŐEN A VSZ TAGJAI 10% KEDVEZMÉNYT KAPNAK AZ AMÚGY IS KEDVEZŐ SIGNAL KÖTELEZŐ GÉPJÁRMŰ FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS DÍJAIBÓL. (A 2008-RA MEGHIRDETETT DÍJAK 2007. OKTÓBER 30-TÓL NYILVÁNOSAK.)

Új biztosítását az alábbi elérhetőségeken tudja megkötni:

– SIGNAL Biztosító Zrt. Ügyfélszolgálati és Értékesítési Irodáiban **(www.signal.hu)**

– szerződött takarékszövetkezeti partnerek fiókjaiban (listájuk a **https://www.signal.hu/hu/takarekszovetkezetek.htm** linken látható)

SIGNAL BIZTOSÍTÓ

– **telefonon:** SIGNAL Contact Center 06-40-405-405

– **személyesen:** SIGNAL Biztosító Zrt. Vezérigazgatóság, Ügyfélszolgálat (1123 Budapest, Alkotás u. 50.)

– e-mail: info@signal.hu

Mi a teendő biztosító váltásakor?

A hatályos jogszabályi rendelkezések alapján a KGFB szerződés felmondására, és biztosító váltására évente csak egy alkalommal van lehetőség.

A felmondást legkésőbb 2007. december 1-jéig kell eljuttatnia jelenlegi biztosítójához (bizonyíthatóan, azaz tértivevénnyel, másodpéldány átvétellel, stb.).

A Vasutasok Szakszervezete Területi Képviseletein munkatársaink segítenek az ügyintézésben.

Várja Önt Magyarország
első állatparkja
Nyíregyházán!

SÓSTÓ ZOO NYÍREGYHÁZI ÁLLATPARK

SÓSTÓZOO

Egy 24 hektáros tölgy erdőben más mint 3500 állat

VSZ tagok kedvezményes belépője
előjegyezhető Bíró Bélánénál a
03/43-70 vasútüzemi telefonszámon.

Nyitva egész évben 9-19 óráig

4431 Nyíregyháza-Sóstófürdő
Tel.: 06 42-479-702, Fax: 06 42-402-031
www.sostozoo.hu, e-mail: info@sostozoo.hu, office@sostozoo.hu

MÁV ZRt. Központi Munkavédelmi Bizottság
Budapest Andrássy u. 73-75
Hírlevél

MÁV Zrt. KMVB-választás

2007. OKTÓBER 16-ÁN BUDAPESTEN, A TÖREKVÉS MŰVELŐDÉSI HÁZBAN RENDEZTÉK MEG A MÁV ZRT. PARITÁSOS MUNKAVÉDELMI TESTÜLET MUNKAVÁLLALÓI OLDALÁNAK, VALAMINT A MÁV ZRT. KÖZPONTI MUNKAVÉDELMI BIZOTTSÁGÁNAK DELEGÁLÓ FÓRUMÁT, 254 MUNKAVÉDELMI KÉPVISELŐ JELENLÉTÉBEN.

A munkavédelmi képviselők titkos szavazással először a Paritásos Testület munkavállalói oldalának rendes és póttagjait (5-5 fő) választották meg, akiket a delegáló fórum levezető elnökének javaslatára a képviselők a MÁV Zrt. KMVB tagjai közé is delegáltak.

Ezek után (mivel a Munkavédelmi Törvény – a Munka Törvénykönyve alapján – a 2000 főnél több munkavállalót foglalkoztató munkáltatónál a munkavédelmi bizottság létszámát 13 főben határozza meg) a fennmaradó 3 fő megválasztása következett.

A MÁV Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottságának tagjai:

Állnak (balról): Nemes Zsolt (Gépészeti Üzletág), Hornok Béla (Gépészeti Üzletág), Szele Csaba (Pályavasúti Üzletág), Benséné Heim Carmen (Pályavasúti Üzletág), Szok István (Gépészeti Üzletág), Bihacsi László (Pályavasúti Üzletág), Hetényi József (Pályavasúti Üzletág), Majoros ferenc (Pályavasúti Üzletág).
Ülnek (balról): Kondor Norbert (Pályavasúti Üzletág), Megyesi Csaba (Pályavasúti Üzletág), Temesvári István (Gépészeti Üzletág), Góré József (Pályavasúti Üzletág), Vida József (Gépészeti Üzletág).

A választás eredményeként a MÁV Zrt. Paritásos Munkavédelmi Bizottságának rendes és póttagjai:

Nemes Zsolt póttag, *Hornok Béla, Benséné Heim Carmen, Szok István* póttag, *Hetényi József* póttag, *Kondor Norbert, Megyesi Csaba, Temesvári István, Vida József* póttag, *Majoros Ferenc* póttag.

A megválasztott Paritásos Testület tagjai a munkavállalói oldal elnökének *Kondor Norbertet* választották.

A választás után a MÁV Zrt. KMVB megtartotta alakuló ülését, ahol a tagok egyhangú szavazattal elnöknek *Megyesi Csabát*, társelnöknek *Kondor Norbertet* választották.

A MÁV Zrt. KMVB elérhetőségei:

Postacím: MÁV ZRt. KÖZPONTI MUNKAVÉDELMI BIZOTTSÁG, 1062 Budapest, Andrássy út 73-75.
Üzemi telefon: 01/77-43, 01/7-44
Városi telefon: 06/1-511-7743, 06/1-511 7744
A KMVB elnök telefonszáma: 06/30-597-5938
A KMVB társelnök telefonszáma: 06/70-385-4645
E-mail: kmvb@citromail.hu

A Központi Munkavédelmi Bizottság nevében megköszönjük az érdekképviseletek, meghívottak, munkavédelmi képviselők megtisztelő jelenlétét, a választás lebonyolításában, megszervezésében résztvevő valamennyi munkatársunk segítő közreműködését.

Főcze Lajos Alapítvány a Munkavédelmi Képviselőkért

2007. szeptember 28-án a Munkavédelmi Képviselők, Paritásos Munkavédelmi Testületek továbbképzésen, tapasztalatcserén illetve gyárlátogatáson vettek részt a helyszínt biztosító MOL NyRt-nél, a Dunai Finomítóban Százhalombattán.

A munkanapot rövid bevezetőjével *Péterfy Lajos*, a kuratórium titkára nyitotta meg. Ezt követően *Barabás Viktor*, a MOL KMvB elnöke tartotta meg köszöntőjét, illetve tájékoztatta a képviselőket az alapítvány térítésmentes képzéseiről.

Galambos László, a MOL Finomítás (Hu) igazgatója bemutatta a MOL üzemeit és a munkabiztonsági törekvéseket.

Borhidi Gábor (OÉT MB) az újból megnyitott Munkavédelmi törvény tervezett módosításairól tájékoztatta a jelenlévőket, mely a közeljövőben lép hatályba. Tekintettel arra, hogy szinte változtatás nélkül fogadták el a tervezetet, már most lehet tudni, adott esetben milyen módosításokat kell végrehajtani pl. a Munkavédelmi Szabályzat, kockázat-értékelés terén. Ilyen például a szabadtéri munkahelyeken történő foglalkoztatással összefüggő klímaváltozás, valamint az UVB sugárzás hatásaiból következő lehetséges hatások, kockázatok, melyeket értékelni kell, illetve munkáltatói intézkedést igényelnek. Borhidi úr röviden szólt a Paritásos Munkavédelmi Testületek (PMT) működéséről, mely a módosítást követően (Mvt 70/B.§ /1/) *„működik"* helyett, a *„munkáltató létrehoz"* megnevezéssel szerepel majd a törvényben.

Még mindig nem *„nőtt fel"* minden munkáltató és érintett munkavállaló a feladathoz, melyet a paritásos munkavédelmi testületeknek, ha nem is naponta, de időszakosan el kellene végezniük. Néhol fogalomzavarban vannak a PMT-t illetően. Félreértelmezik és egyes munkáltatók, igazgatók, mint anno egyfajta termelési tanácskozásként folytatják le a testületi üléseket. Pedig a PMT lényege, hogy a munkavállalók ne a lépcsőházban, folyosókon értesüljenek a munkavédelmet érintő munkáltatói döntésekről, hanem a munkáltatói és munkavállalói oldal tanácskozásán beszéljék meg azokat. A PMT-k működésében szintén zavart okoz, hogy a munkáltatók egy része a munkavédelmi képviselőt belső ellenségnek tekinti, ami óriási tévedés. Ha a képviselő jelez egy hiányosságot, a munkáltató akár több százezer forintot takaríthat meg, amit nem kell bírságként kifizetnie.

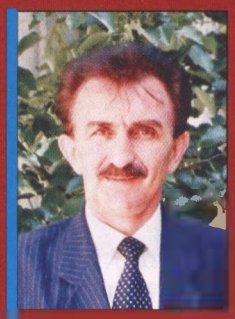
Szó esett a képviselők felelősségéről is a munkabaleset kivizsgálásában való részvételük kapcsán. *„Nem szabad a képviselőnek aláírni a munkabaleseti jegyzőkönyvet, ha a vizsgálatban nem vett részt. A jegyzőkönyv, a benne foglaltak, a csatolt vélemény a bírósági folyamatban perdöntő lehet. Például, a képviselő nem vesz részt a vizsgálatban, a jegyzőkönyvet aláírja, majd a munkabalesetet elszenvedett munkavállaló elhalálozik. Elgondolkodtató további részletezés nélkül is."*

Pék Károly Ágoston

MÁV Zrt.

KÜT Hírlevél 2007. október

Központi Üzemi Tanács



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Soros KÜT ülés: 2007. október 11.

Elsőként a munkáltató által írásban átadott jóléti ingatlanok értékesítését tárgyalta a testület. Az előterjesztést *Buzinkay Tamás* osztályvezető szóban egészítette ki. Elmondta, hogy a Hotel Mediterrán értékesítésére a külső értékbecslő által meghatározott ár alapján írják ki a pályázatot. A KÜT szakbizottsága megtekinti az ingatlant, majd javaslatot tesz a testületnek. A másik ingatlan a hódmezővásárhelyi kultúrház, melynek nyilvános pályázaton történő értékesítéséhez a KÜT hozzájárul.

A **második** napirendi pontban a MÁV Zrt. vontatási tevékenységének önálló társaságba való kiszervezéséről *Zsákai László György* főigazgató adott tájékoztatást. Ismertette az előzményeket, amelyek megalapozták a társaságalapítást. Beszélt a szakmai és pénzügyi befektetőkről. Két alaptevékenység van, a vontatás és a karbantartás. Elmondta, hogy a jól megalkotott gépészeti társaságokba lesz befektető. *Zsoldos Marianna* igazgató bemutatta azt a folyamatot, melynek alapján 2008. január 1-jéig az érdekképviseletekkel közösen elérik a célt. A jelenlévő vontatás-szolgáltatási egységek üzemi tanácsi képviselői elmondták félelmeiket, s feltették kérdéseiket a jövőről. Nem kaptak konkrét válaszokat a telepi rendezőkkel, a felvigyázókkal, az adatrögzítőkkel kapcsolatban. A testület elmondta, nem rendelkeznek elegendő információval ahhoz, hogy egy ilyen nagy horderejű döntést meghozzanak. A KÜT kérte a munkáltatót, hogy mutassa be a munkavállalókra vonatkozó legfontosabb változásokat.

Ezenkívül két szociális segélyt ítéltek meg az elkülönített keretből, majd a testület összegezte a Pályavasúti Ellenőrzési Utasítás tervezetéhez érkezett írásos véleményeket.

Soros KÜT ülés: 2007. október 29.

A tervezett **napirendi pontok előtt** bemutatkozott a MÁV Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottságának elnöke, *Megyesi Csaba*. Kérte, hogy a jövőben a két testület tartson együttes ülést.

Az **első napirendi pont** keretében a MÁV Zrt. 2007. I-III negyedévi létszám- és bérhelyzetéről szóló írásos előterjesztéshez *Zsoldos Marianna* humánerőforrás igazgató fűzött rövid kiegészítést. Nyomatékosította, hogy szükség van a túlóra drasztikus csökkentésére, de felülvizsgálják a készenlétek rendjét is. Felvetésekre válaszolva felhívta a figyelmet arra, hogy a forgalomnál az állomási végrehajtási utasítás az állomások technológiáiból indul ki, annak ellenére, hogy a szervezeti átalakítások következtében ez már nem indokolt. Megkezdték az utasítások követelményrendszerének felülvizsgálatát. Egy másik kérdésre, amely az érettségizett szakmunkások újfelvételével kapcsolatban az utasítás módosítására vonatkozott, azt válaszolta, hogy a következő évi bértárgyalásoknál figyelembe veszik.

Sásdiné Fülöp Zita kontrolling és kompenzációs főosztályvezető elmondta, hogy a nagy létszámváltozás ellenére sem következett be lényeges változás a humánerőforrás állomány minőségi összetételében.

Ezt követően *Tóth Sándor*, a MÁV Új Esély Alapítvány vezetője beszámolt az elmúlt időszak tevékenységéről. Hangsúlyozta, hogy megnövekedett a közös megegyezéssel távozók száma, így ezen dolgozók nem tudják igénybe venni az Alapítvány szolgáltatásait. A KÜT kérte annak vizsgálatát, mi volt a munkáltató illetve a munkavállaló motivációja a közös megegyezést illetően.

Másodikként a MÁV Cargo Zrt. KÜT elnöke, *Zubály Bertalan* tájékoztatta a testületet a privatizációs folyamatról. A hozzászólásokban megfogalmazták, nem biztosak abban, hogy el kell adni az *„aranytojást tojó tyúkot"*. Az elmúlt évben 2,8 Mrd Ft nyereséggel zárt a Cargo.

A testület elfogadta a MÁV Zrt. KÜT Területi Jóléti és Szociális Munkabizottság működésének szabályozását.

Az év végi tevékenységi szünettel kapcsolatos írásos előterjesztést a KÜT támogatta.

A KÜT elnöke, *Horváth István*, mint a MÁV Zrt. Felügyelő Bizottságának munkavállalói képviselője tájékoztatást adott az elmúlt időszak üléseiről.

MVJ MÁV Vasjármű Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94/521-800 • Fax.: 94/313-315
E-mail: info@mvj.hu • Honlap: www.mvj.hu

MTU FRIEDRICHSHAFEN SERVICE Dealer
BEHR INDUSTRY Service
VOITH Engineered reliability. Turbogetriebe Service

Tevékenységeink:

- dízelmozdonyok (M43,M47), motorvonatok (Bz-mot,), személykocsik, teherkocsik javítása, korszerűsítése,átépítése,
- InterPici, iker motorvonat gyártása,
- speciális vasúti jármű gyártás, javítás,
- jármű fő- és részegységek gyártása (Railpack),
- MTU (motor), Behr (hűtő), Voith (hajtómű) szakszervíz tevékenység.

Minősítések:
ISO 9001:2000
DIN 6700-2
DIN EN 729-2
ÖNORM M 7812
Railion (DB) minősítés

Vasutak a Vadnyugaton (4. rész)

A FÖLDRÉSZT ÁTSZELŐ TRANSZKONTINENTÁLIS VASÚT ÜGYE ÉPPÚGY EGYESÍTETTE, MINT MEGOSZTOTTA AMERIKÁT. ABBAN MINDENKI EGYETÉRTETT, HOGY SZÜKSÉG VAN RÁ, AZ AZONBAN HEVES, NEM RITKÁN VÉRES VITÁKAT VÁLTOTT KI, HOGY MERRE HALADJON.

Az 1840-es évek amerikai vasútállomásán társadalmi osztályra való tekintet nélkül egyaránt várta a vonatot indián, trapper, zöldségárus, szénkereskedő, üzletember.

Nemzeti ügy

A XIX. sz. közepére a gőzvontatású vasút nemcsak népszerű volt Amerikában, de a Mississippitől keletre már jelentős pályaépítési tapasztalattal, nagy vonóerő kifejtésére képes, megbízhatóan üzemelő mozdonyokkal és korszerű vagonparkkal rendelkeztek; használták a Morse-féle távírót, valamint kimagasló jártasság jellemezte a közlekedés szervezését. Így tehát az ötvenes évek közepére technikai, műszaki téren készen álltak az első transzkontinentális, immár a Vadnyugat felé tartó vasút megépítésére.

Konszenzus vagy konfliktus

Az Egyesült Államok ekkor (még) az egész világ számára (joggal) a demokrácia mintaképe. Mint emlékezetes, ha kissé visszafogottan is, de (pl. *Gondolatok a könyvtárban* c. versében) lelkesedik ezért az országért még *Vörösmarty Mihály* is, mi több, a magyar szabadságharc elbukása után sokan nem véletlenül épp az USA-t választották hazájuknak – s a vasútépítést munkahelyüknek. Az Egyesült Államok demokráciája ekkor még, ha véres érdekharcok árán is, de konszenzusra törekedett, s ez a megegyezésre való törekvés fennállt mind a kevésbé tehetősek, mind a *„déliek"* vonatkozásában.

Gondolkodásmódjukat nemcsak a puritánság, hanem a jó értelemben vett liberalizmus is áthatotta, miszerint azt tedd másokkal, amit önmagad számára vársz. Mi több, amint *John Stuart Mill* fogalmazott: védelemre van szükség az uralkodó vélemény és az uralkodó érzelem zsarnoksága ellen. Nemcsak a kormány, hanem a többség zsarnoksága ellen, amely – a kisebbségi vélemény iránti türelmetlensége folytán – elfojtotta az újítást, az éleslátást, s magát az igazságot is.

Eszerint a világlátás szerint tűrni, tolerálni kell mások cselekedeteit, amíg az nem árt nekünk; illetve a Max Weber által oly jól leírt protestáns etika szerint úgy kell tekintenünk a világra, mit hasznosíthatunk belőle, mi válhat a hasznunkra abból, amit más (mások vállalkozása, cége) hoz. Konfliktusok már csak a társadalom tagjainak, társadalmi-gazdasági elemeinek jól elkülönültsége folytán is természetesen bőven adódtak. Ilyen volt az is, hogy merre vezessék a vasutat.

A béke kedvéért

A déliek arra az 1834-es szerződésre számítottak, amely a prérin és az északnyugati területeken hatalmas térségeket (*„Indian Territory"*, a mai Oklahoma keleti részén) szavatolt a préri indián törzseinek. Ennek betartása esetén ugyanis a kormány kényszeríthette volna a vasúttársaságokat, hogy a nyomvonalat Texason és Új-Mexikón át vezessék, így erősítve a déli államok gazdasági, politikai pozícióját.

Az északiak az ún. *„déli vonal"* megvalósulásához semmilyen körülmények között sem akartak asszisztálni. Ők a *„Manifest Destiny"* (nyilvánvaló elrendelés) jelszavára hivatkoztak, mely először *John O"Sullivan* újságíró cikkében jelent meg: *„...a gondviselés világosan elrendelte az amerikaiaknak az egész észak-amerikai földrész meghódítását..."* Legfőbb érvük az volt, hogy a Santa Fe ösvényen és az Oregon úton járó szekérkaravánok, az Utah és Colorado-béli telepesek már amúgy is megszegték az indiánokkal kötött szerződéseket.

Ezekben a vitákban lelkesen vett részt *Lincoln* – egyébként szintén *„északi"* beállítottságú – politikai ellenfele, *Stephen A. Douglas* illinoisi szenátor, akit szoros kapcsolatok fűztek azokhoz a pénzügyi csoportokhoz, amelyek szerettek volna hozzájutni az állami támogatáshoz, amely a kontinenst a Csendes-óceánig átszelő vasútépítést segítette. Douglas a béke kedvéért 1854-ben azzal a meghökkentő javaslattal állt elő, hogy a már részleges közigazgatás alá vont Kansas Territoryt terjesszék ki dél felé. Hozzanak létre egy Kansas és Nebraska territóriumot, amely Oklahoma kivételével *„fehér"* terület lenne.

Azt remélte ugyanis, ha a vasút a kansasi pusztákon halad keresztül, az nem csorbítja a rabszolgatartók gazdasági érdekeit, s ezért még azt az árat is hajlandó lett volna megadni, hogy Kansasban elismerik a rabszolgaságot. 1854. május 25-én elfogadták Douglas javaslatát, ám ez felszínre hozta a rabszolgaság körüli szenvedélyes vitákat, így a hírhedt Kansas-Nebraska ügy Észak és Dél legmélyebb ellentétének forrásává vált. A Kansas-Nebraska törvény ugyanis lehetővé tette, hogy a vidék telepeseinek jogában álljon eldönteni, tűrik-e körükben a rabszolgatartást, vagy sem. Ennek következtében megkezdődött a betelepülési hajsza, s versengtek egymással a későbbi *„északiak"* és *„déliek"*. Ez idézte elő az 1856-os John Brown felkelést (kansasi polgárháború), melynek legendás emléke a *„János bácsi a csatában"* című dal.

Az osztalék

Ekkorra a Rock Island-i híd készen állt, s a vasúttársaságok a vonalat így reklámozták: *„a nagy nemzeti útvonal Kansasba és Nebraskába."* Egy chichagoi lapban a következő volt olvasható ekkortájt: *„A béke érdekében hőn ajánljuk e vasútvonal építését. Megoldaná a kérdést már annak bejelentése is, hogy a kölcsöntőke együtt van, a vasút pedig 1858. július 4-ére elkészül."* A lap remélte, hogy a rabszolgaság ellenzői tömegesen áradhatnak majd a vonaton e területekre, s biztosítva lesz Kansas és Nebraska szabadsága. Igyekezett továbbá az egyik leghatásosabb érvvel is előhozakodni: a vasúti részvény kiváló befektetés, amely akár 12%-os osztalékot is jelenthet.

A kereskedelmi útvonalakért, a vasútért (lásd pl.: viziút vagy vasút) folytatott harc nemcsak a (leendő) telepeseknek, nemcsak a kiskereskedőknek, nemcsak az ipar nagy befektetőinek, nemcsak a városoknak (lásd pl. St. Louis) jelentett haladást, hanem a döntéshozók számára is emelkedést hozott, hiszen nem volt mindegy, hogy sárba ragadó szekereken, bricskákon, bizonytalan hajózási körülmények között vagy kényelmes kocsikban, pontosan közlekedő vonatokon utazhatnak. Így valószínűleg a személyes motiváltság is közrehathatott abban, hogy a kongresszus egyrészt megszavazott egy földkiutalási határozatot, amely sokszázezer hektárnyi területet biztosított a vasútépítés számára Iowában, illetve megszavaztak egy 150 000 dolláros keretet a vasútépítéssel kapcsolatos topográfiai, geológiai kutatások állami támogatásaként.

Fehérvári Nándor

Idősek Világnapja

A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) Országos Nyugdíjas Szervezete (ONYSZ) az Idősek Világnapja alkalmából October 18-án, a MÁV Zrt-vel közösen a Vezérigazgatóság konferenciatermében rendezte központi ünnepségét, melyen több mint 120 szépkorú nyugdíjas szakszervezeti tisztségviselő vett részt.

Az ünnepség a Himnusz elhangzása után szavalattal kezdődött. *Baranyi Ferenc* Egyszerű szavak anyámhoz című versét *Karácsony Géza,* a Népművészet mestere adta elő. Az ünnepséget *Pallos György,* az ONYSZ elnöke nyitotta meg.

– Immár másfél évtizede minden év októberében megemlékezünk az Idősek Világnapjáról. Ez a nap a hosszú vasúti szolgálat után nyugalomba vonult és társaikért most is aktívan tevékenykedő vasutasok köszöntésének napja, az őket megillető tisztelet és elismerés ünnepe – hangsúlyozta *Pallos György,* akinek megnyitója után *Horváth Lajos* főosztályvezető a vasúttársaság vezetői nevében köszöntötte az ünnepség résztvevőit.

Horváth Lajos részletesen szólt a MÁV szervezeti változásairól, majd bejelentette: a MÁV vezetői az együttműködési megállapodás szellemében a jövőben is támogatják a nyugdíjasokat.

Simon Dezső, a VSZ elnöke köszöntőjében kiemelte, hogy 2007-ben a MÁV-nál végbement és folyamatban levő szervezeti átalakításokon kívül számos olyan esemény történt, amely az évszázados tradíciók csorbítását vagy megszüntetését eredményezte. Utalt a MÁV kórházak helyzetére, a MÁV Nyugdíj Igazgatóság önállóságának megszüntetésére és a mellékvonalak forgalmának szüneteltetésére. Kitért a gépészet és a járműjavítás küszöbön álló önállóvá válására, és a Cargo privatizálására. Végül elismeréssel szólt az ONYSZ munkájáról. Köszönetet mondott a szervezet vasutas nyugdíjasok érdekében végzett erőfeszítéseiért.

A Nyugdíjasok Országos Képviselete (NYOK) nevében *Mihalovits Ervin* elnök, és *dr. Czerván Mártonné,* az MSZOSZ Nyugdíjas Szövetség elnöke köszöntötte az ünneplő vasutas nyugdíjasokat.

A köszöntések után kitüntetéseket adtak át. A vasútért, illetve a vasutas nyugdíjasok érdekében végzett több évtizedes kiemelkedő munkája alapján **Vezérigazgatói Dicséret** kitüntetésben részesült *Bakó Tiborné* főbizalmi, VSZ Nyugdíjas Alapszervezet, Szombathely; *Pálfi Jenőné* elnök, VSZ Nyugdíjas Alapszervezet, Kiskunhalas; *Sári Istvánné* bizalmi, VSZ Nyugdíjas Alapszervezet, Miskolc; *Tóth Miklós* bizalmi, VSZ Nyugdíjas Alapszervezet, Záhony.

Szakszervezeti Elismerő Oklevélben részesültek: *Balázs Árpád* gazdasági felelős, VSZ Nyugdíjas Alapszervezet, Eger; *Bogdán Györgyné* főbizalmi, VSZ Nyugdíjas Alapszervezet, Záhony; *Czirják Ferencné* elnök, VSZ Nyugdíjas Alapszervezet, Mátészalka; *Fekete Jánosné* bizalmi, VSZ Nyugdíjas Alapszervezet, Bp. Déli pu.; *Tóth Gáborné* gazdasági felelős, VSZ Nyugdíjas Alapszervezet, Tura.

A **Vezérigazgatói Dicséret** kitüntetést *Horváth Lajos,* az **Elismerő Oklevelet** *Simon Dezső* adta át.

Befejezésül a Vasutas Zeneiskola Musical Stúdiójának növendékei – két fiú és három hölgy – operett dalokkal szórakoztatta az ünnepség résztvevőit.

Visi Ferenc

KÖZGYŰLÉSI MEGHÍVÓ

A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár Küldöttközgyűlését 2007. december 11-én (kedden) 10,45 órakor rendezik a Magyar Vegyipari, Energiaipari és Rokon Szakmákban Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége IV. emeleti Tanácstermében (Budapest VI., Benczúr u. 45.).

Napirendi pontok: 1. Az Igazgatótanács beszámolója. 2. A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár 2008. évi pénzügyi terve: könyvvizsgáló jelentése, aktuárius jelentése, értékbecslő értékelése. 3. Az Ellenőrző Bizottság beszámolója. 4. Alapszabály 7. sz. módosítása. 5. Egyebek.

A küldöttek részére névreszóló meghívót és a napirendhez előterjesztést küldünk.

A napirendhez kapcsolódó előterjesztés 2007. november 23-ától megtekinthető a Vasutas Nyugdíjpénztár székhelyén (1145 Budapest, Colombus u. 35.).

Határozatképtelenség esetén a megismételt Küldöttközgyűlést ugyanezen a napon és helyszínen 11,15 órakor tartják meg, amely az eredeti napirendek tekintetében a jelenlévők létszámától függetlenül határozatképes.

Vasutas Nyugdíjpénztár Igazgatótanácsa

Érdekes hírek a világ vasútjairól

Megreformálják a nyugdíjasok helyzetét a francia vasútnál

Az új francia elnök – Nicolas Sarkozy – hivatalba lépésének első programjában szerepelt a vasutas nyugdíjasok helyzetének reformja, azok különleges szabályai miatt.

A különleges elbírálást több tényező indokolja. Az egyik az életkor, mivel a vasutas dolgozó 55 éves korában mehet nyugdíjba 25 év letöltött munkaidő után. A mozdonyvezetőknél 50 év ez a korhatár, legalább 15 év mozdonyon eltöltött év után. Ez a korhatár az egyéb foglalkoztatott munkaerőnél 61 év és 40 év szolgálati idő. A nyugdíj megállapításánál az utolsó munkabér 67,9 százalékát veszik alapul az SNCF-nél, míg a közalkalmazottaknál ez 77%, magán alkalmazottaknál pedig 84%. A tervek szerint a nyugdíj kiszámításánál az utolsó 12 év munkabér-átlaga alapján számítanák a nyugdíjat. Jelenleg 1000 euró a legalacsonyabb, átlagosan pedig 1500 euró a nyugdíj összege havonta.

2007 végén 190 600 nyugdíjas volt az SNCF-nél és 112 077 olyan, aki a nyugdíjas örököseként kapott nyugdíjat. Jelenleg 164 086 aktív dolgozó van a vállalatnál. 2004-ben 191 300 volt a nyugdíjasok száma és

117 800 olyan, aki örökletes jogon kapja a nyugdíjat. A becslések szerint 2010-ben 118 400 saját jogú nyugdíjas és 110 300 örökletes jog alapján nyugdíjat élvező személy lesz az SNCF-nél.

A szolgálati idő tartama az SNCF-nél átlagosan 30 év, míg 2001-ben 34,1 év volt. Az aktív és a nyugdíjas dolgozók közötti viszonyt jelenleg 0,665-re becsülik.

October 10-én az SNCF és a szakszervezeti szövetség kézhez kapta a Munkaügyi és Szociális Kapcsolatok Minisztériuma által kiadott dokumentumot a vasutas nyugdíjasok speciális helyzetének reformjáról. Az általános részben kifejtik, hogy összhangba kell hozni a speciális helyzetben lévő és a közalkalmazotti nyugdíjasokra vonatkozó rendelkezéseket. A köztársasági elnök elkötelezte magát arra, hogy minden francia egyenlő jogokat élvezzen. A vasutas szakszervezetek a vasutas nyugdíjasok szerzett jogainak megcsorbítását látják a reformban és tárgyalásokat javasolnak a kormánynak.

(La Vie du Rail, 2007. okt. 17.)

Hajós Béla

Miskolci vasutasok a horvát vasúton

Igen nagy vívmány a magyar vasutasoknak, hogy

FIP tagok vagyunk

A Vasutasok Szakszervezete Miskolci Területi Igazgatóság Szakszervezeti Bizottságának tagjai úgy döntöttünk, hogy élünk a lehetőséggel és családi vonatos kirándulást szervezünk egy hosszú hétvégére a horvátországi Splitbe és Trogirba tagjaink és családtagjaink részére. A 2007. október 5-én 15.00 órakor Budapest Keleti pályaudvarról induló vonattal 6-án reggel érkeztünk Splitbe.

Split és Trogir megtekintését tűztük ki célul. Megérkezésünkkor az állomásról kilépve balra pályaudvari szekrényes csomagmegőrző, attól kb. 10 méterre buszpályaudvar, szemben a hajókikötő nagy és kicsi tengerjáró hajókkal, balra egy ötperces sétával a város bejárata tárult szemünk elé. A palota oldalbejáratán egy több mint ezeréves világba cseppentünk. 3000 m^2-es területen van a császári palota, IV. Béla lányai, Margit és Katalin szarkofágja is itt található. A barangolást a palota területén felnőttek és gyermekek egyaránt élvezték. Egy kicsit pihentünk és megebédeltünk a tengerparton, közben megcsodálhattuk a vitorlásokat és jachtokat.

Délután egy rövid buszozással átmentünk Trogirba, megmásztuk a dóm tornyát, ahonnan láthattuk a várost tengerparttal, megcsodáltuk az ítélkező helyet.

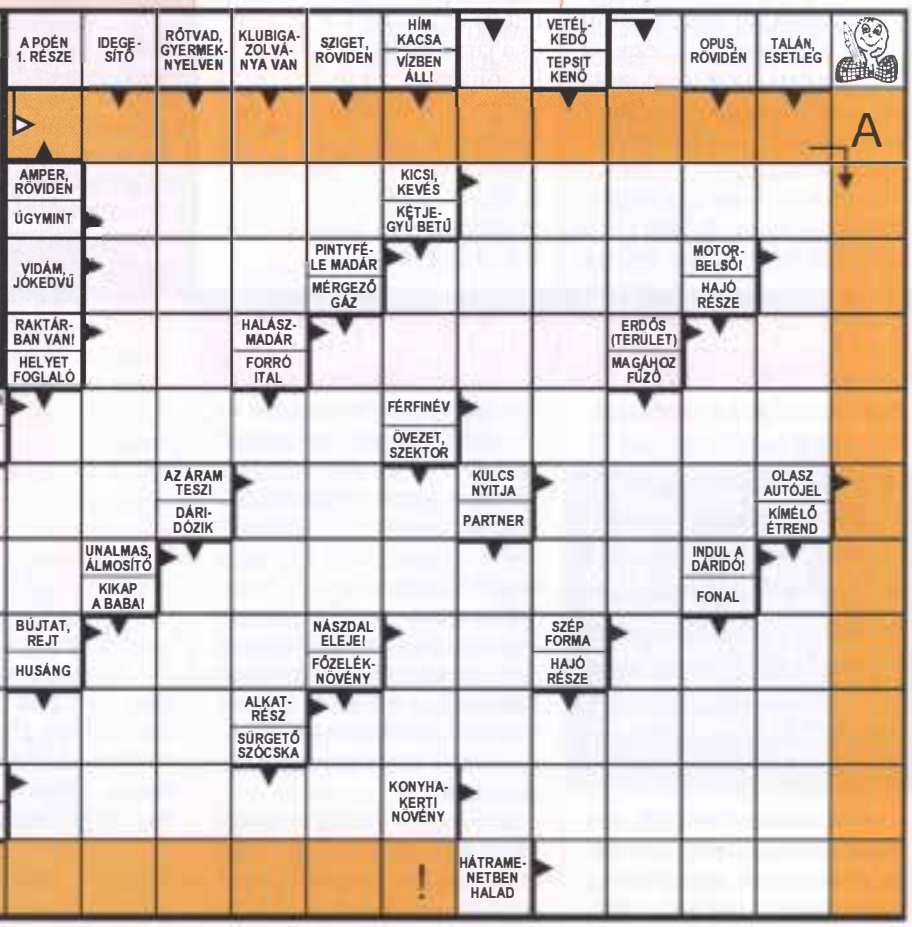
A Trogir óvárosában tett séta után a kikötőben pihentünk egyet. Visszabuszoztunk Splitbe, majd a 22.20 órás vonattal indultunk haza.

A vonaton kicsit fáradtan, de jó érzéssel nyugtáztuk, hogy nagyon jó magyar vasutasnak, e közösség tagjának lenni.

Vidám hangulatú, kellemes családos kirándulásunkon nagyon jól éreztük magunkat.

Alapszervezetünknél idén ez volt a harmadik VSZ-csapatos családi kirándulásunk. Úgy döntöttünk, amíg lehet, élünk a lehetőséggel, mert amíg van rá igény, folytatjuk családi kirándulások szervezését szép hazánkban és a FIP tagvasutak országaiba. Bízunk abban, hogy e lehetőséggel sokáig élhetünk. Azt tapasztaltuk, hogy egy-egy ilyen alkalom a közösség szervezése és megtartása szempontjából fontos. Kicsit közelebb kerülünk egymáshoz, hosszabb időt együtt vagyunk, az utazás alkalmat teremt dolgaink megvitatására, gondjaink megtárgyalására. Rohanó-siető világunkban ilyenkor személyes kapcsolatunkkal az információ oda-visszacsatolása élővé és érthetőbbé válik.

Szakolczainé Szabó Erzsébet
VSZ Miskolci Területi Ig.
szb-titkára



Új személyi kölcsön lehetőség tagjainknak: A fontos dolgok a részletekben rejlenek

Manapság már talán nincs olyan ember, aki ne találkozott volna valamilyen formában a hitelekkel. A lakáshitel, autóhitel, áruhitel, személyi kölcsön, lízing, stb. ajánlatok elárasztják a médiát és postaládáinkat. Egy szükséges vagy áhított vásárláshoz, nagyobb beruházáshoz, otthonteremtéshez sokszor elkerülhetetlen a részletfizetés igénybevétele vagy könnyen adódhat olyan szituáció minden ember életében: pénzre van szüksége.

Mégis, sokszor kétséggel, kockázattól vagy rejtett költségektől tartva, óvatosan közelítünk a bankok felé...

Néhány példa:

Igényelt hitelösszeg	Futamidő	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
400.000 Ft	60 hónap	12.100 Ft	0 Ft	29,99%
700.000 Ft	72 hónap	17.373 Ft	0 Ft	23,73%
1.200.000 Ft	72 hónap	28.438 Ft	0 Ft	21,42%

Miért kedvező a Beneficial Zrt. tagjainknak elérhető személyi kölcsöne?

Kockázatmentes,

– mert forint alapú, azaz nem kell a devizahitelekre jellemző árfolyamkockázattal számolni

– mert nem szükséges semmilyen fedezet: a kölcsön felvételéhez a Beneficial nem terheli meg az ingatlant vagy más ingóságot (pl. gépkocsit)

– mert kezes nélkül elérhető: A Beneficial nem kér semmilyen esetben sem kezest, de az egy háztartásban élő családtag jövedelme – például egy nagyobb hitelösszeg igényléséhez – beszámítható, azaz adóstárs az igénylő kérésére bevonható

– mert akár munkanélküliségre is kiterjedő hitelfedezeti biztosítás is igényelhető.

Rugalmas,

– mert tetszőleges célra felhasználható (pl. nagy értékű fogyasztási cikkek, termékek megvásárlásához, utazásra, autóvásárlásra, felújításra, stb.)

– mert a hitelösszeg 100 000 és 3 000 000 Ft között, a futamidő 12 és 72 hónap között szabadon megválasztható

– mert lehetőség van előzetes hitelbírálatot is kérni a dokumentumok beszerzése előtt

– mert a hitel előtörleszthető.

Könnyen elérhető,

– mert egyszerűsített adminisztráció és könnyített dokumentációs igény jellemzi: A lehető legkevesebb igazoló dokumentum bekérésére törekszik a Beneficial Zrt.

– mert egyetlen személyes találkozó szükséges a kölcsön felvételéhez

– mert nyugdíjasok és vállalkozók (pl. megbízási szerződéssel dolgozók) is igényelhetik

– mert a munkaadó által kiadott nyilatkozattal akár határozott idejű szerződéssel is igényelhető.

Gyors

– Gyors hitelbírálat!

– Átlagosan 4-5 napon belül történő folyósítás.

A hiteligénylés általános feltételei:

A személyi kölcsönt az a szakszervezeti tagunk igényelheti, aki:

- Magyar állampolgár
- 23. életévét betöltött személy
- Állandó magyarországi lakcímmel rendelkezik
- 6 hónapos folyamatos munkaviszony van a jelenlegi munkahelyen, teljes munkaidőben
- Minimum 55 000 Ft-os havi nettó jövedelem igazolható, amely bankszámlára érkezik
- Telefonos elérhetőség

A menet egyszerű:

1. Érdeklődés a **(06 40) 480-480** telefonszámon, igénylés részleteinek egyeztetése, optimális kondíciók megbeszélése
2. Amennyiben az igény konkretizálódik, az adatok felvétele telefonon. A rögzítést követően a Beneficial egy előzetes bírálatot végez, melynek eredményéről azonnal tájékoztatást ad.
3. Pozitív bírálat esetén a következő lépés az igénylés aláírása és a dokumentumok átadása, előzetesen egyeztetett időpontban.
4. Hitelbírálat és a hitel elfogadása esetén, az igényelt összeget a megjelölt bankszámlára utalják.

Beneficial

Lépjen egy nagyot előre!

Forint alapú személyi kölcsön
100 000 Ft-tól 3 millió Ft-ig a VSZ tagjainak

Hitelösszeg	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
400 000 Ft	12 100 Ft*	0 Ft	29,99%
700 000 Ft	19 127 Ft*	0 Ft	23,73%
1 200 000 Ft	31 500 Ft*	0 Ft	21,41%

Hívjon minket még ma:
(06-40) 480-480

A HSBC Csoport tagja

A személyi kölcsön odaítélése minden esetben a Beneficial Zrt. által elvégzett hitelbírálat függvénye. A személyi kölcsön kondiciói tekintetében a Beneficial Zrt. mindenkori Hirdetményei az irányadóak. A THM mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. Részletes információért érdeklődjön Ügyfélszolgálatunkon a fent megjelölt telefonszámon. *A fenti példáknál a futamidő 60 hónap.

THM: 21,41 - 32,92%

BUDAPEST BANK

A GE Money Bank tagja

Kedves Szakszervezeti tag!

A **Vasutasok Szakszervezete** útján hívjuk fel szíves figyelmét a **Budapest Bank** szolgáltatására.

Engedje meg, hogy megismertessük **kedvezményes hitelkártya ajánlatunkkal!**

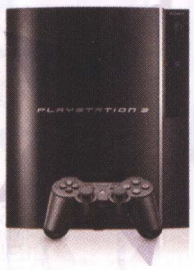
Várjuk Önt is bankfiókjainkban!

Kérjük, hozza magával szakszervezeti tagkártyáját.

UEFA Champions League Hitelkártya

Akiknek a foci körül forog a világ!

A Budapest Bank bemutatja az **UEFA Champions League Hitelkártyát**, amely mindent tud, amit egy focirajongó csak kívánhat. Nyerje meg vele az Adidas, a Sony és a Heineken nyereményeit, vagy akár nézze meg élőben a meccseket.



Ráadásul Önnek az első éves kártyadíj: **0 Ft,**

a második évtől **5 900 Ft.**

Ez a hirdetés nem minősül ajánlattételnek. Az UEFA Champions League Hitelkártya kibocsátója a Budapest Bank Nyrt. A bank a kölcsönt a mindenkori hitelbírálat alapján nyújtja. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt és a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. Az akció 2007. szeptember 18-tól 2008. május 31-ig tart. További részletek a részvételi feltételekben találhatók.

■ **Infovonal: 06-40-44-77-44** ■ **www.budapestbank.hu**
■ **www.futballnet.hu**

THM: 40,53%.

2007. DECEMBER

Megjelenik: 15 500 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVA: 1904-BEN

LI/12

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Praktiker
Mindenre van több ötlete!

10% kedvezmény VSZ tagoknak!

(9. oldal)

Fotó: Durus Máté

Amputáció helyett modernizációt!

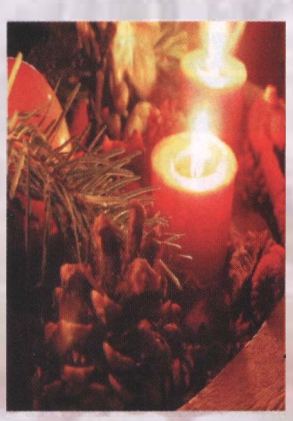
Kellemes karácsonyt és boldog újévet kívánunk!

MÁV LOKOMOTIV HOTELS ZRt.

KARÁCSONY VONYARCVASHEGYEN

2007.12.20-27.

TÖLTSE VELÜNK AZ ÜNNEPET IGAZI KARÁCSONYI HANGULATBAN!



A HOTEL VONYARC AJÁNLATA

a MÁV dolgozói és nyugdíjasai részére:

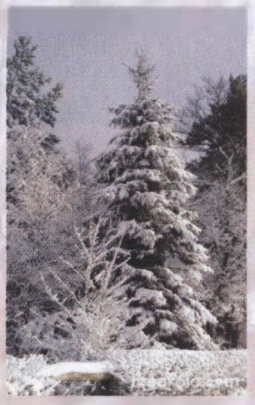
Szállás 7 éjszakára

Teljes ellátás

büféreggeli és menüválasztásos ebéd, vacsora
Szenteste ünnepi vacsora

Programjainkon való részvétel

Séta a Szent Mihály Kápolnához, ünnepi szentmise • Közös karácsonyfa díszítés, ajándékosztás • Játékos kvíz műsor • Zenés-táncos est • Dolgozók-Vendégek lengőteke bajnokság forralt borral, zsíros kenyérrel



Karácsonyi csomagajánlatunk ára:

55.000.-Ft/fő

Fenti ajánlatunkon kívül fakultatívan választhatóak egyéb programok is. /Pl. Szentmise a Vörsi templomban, Kirándulás a Festetics kastélyba, Fürdőzés Hévízen/

Áraink kétágyas szobában történő elhelyezés esetén érvényesek, és nem tartalmazzák az idegenforgalmi adót.

Üdülési csekket, Sodexho Pass és Ticket Restaurant meleg étkezési utalványokat elfogadunk, valamint számláját kiegyenlítheti egészségpénztárakon keresztül is.

További információ és szobafoglalás:

Hotel Vonyarc: 06-83-348-035

E-mail: vonyarcvashegy@mavhotels.hu

www.mavhotels.hu

MÁV LOKOMOTIV HOTELS ZRt.

SZILVESZTER BOGLÁRON

2007.12.28. - 2008.01.02.

MULASSON VELÜNK AZ ÉV UTOLSÓ NAPJAIBAN!

A HOTEL BOGLÁR AJÁNLATA

a MÁV dolgozói és nyugdíjasai részére:

Szállás 5 éjszakára

Teljes ellátás

büféreggeli és menüválasztásos ebéd, vacsora
Szilveszteri gálavacsora pezsgővel, élő zenével

Programjainkon való részvétel

Disznóvágás-disznótoros finomságokkal • Borkóstoló • Néptánc bemutató • Szórakoztató műsor animátorral

Szilveszteri csomagajánlatunk ára:

49.500.-Ft/fő

Fenti ajánlatunkon kívül fakultatívan választhatóak egyéb programok is.

Áraink kétágyas szobában történő elhelyezés esetén érvényesek, és nem tartalmazzák az idegenforgalmi adót.

Üdülési csekket, Sodexho Pass és Ticket Restaurant meleg étkezési utalványokat elfogadunk, valamint számláját kiegyenlítheti egészségpénztárakon keresztül is.

További információ és szobafoglalás:

Hotel Boglár: 06-85-350-634

E-mail: bboglar@mavhotels.hu

www.mavhotels.hu

Sztrájk a vasútvonalakért és a munkahelyekért

Általános sztrájk után – megállapodás előtt?

A Magyar Vasutas novemberi számának nyomdába adása előtt a lapba utolsóként bekerült bekezdés arról szólt, hogy a hetedikén megtartott kétórás figyelmeztető sztrájkot követően a Kormány nem mutatott tárgyalási szándékot, ezért a VSZ és a VDSzSz november 21-re reggel hat órától tizenkét óráig tartó általános vasutassztrájkot hirdet.

Tárgyalni akartunk

Simon Dezső, a VSZ elnöke a nyilvános bejelentést követően ismételten levélben fordult a miniszterelnökhöz, melyben arra kérte a kormányfőt, hogy a meghirdetett vasutassztrájkkal kapcsolatos egyeztetésben a Kormány megbízott képviselőjét kötelezze a sztrájktörvényből fakadó egyeztetés folytatására, azaz az újabb érdemi tárgyalás időpontjának és helyszínének mielőbbi kijelölésére.

Három forduló

A kilátásba helyezett általános sztrájk bejelentése megtette hatását. A Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban (GKM) november 14-én este hat órakor kezdődő egyeztetésen világossá vált, hogy a vonalbezárások előkészítése során a GKM nem végzett felmérést arról, hogy a változás milyen hatással lesz az érintett vasútvonalakon és a háttériparban foglalkoztatott munkavállalókra.

A GKM tárgyalócsoportja a munkavállalók sorsát érintő kérdések tekintetében egy nap felkészülési időt kért, így a következő fordulóra november 16-án került sor. A Vasutasok Szakszervezete a tárgyalás során kifejtette, hogy a munkavállalók sorsát megnyugtatóan rendező, garanciákkal alátámasztott megállapodás megkötésében érdekelt. A VSZ követelte, hogy a vasútvonalak bezárásáról szóló döntést a tárgyalások lezárásáig függessze fel a minisztérium.

Egyoldalú bejelentés

A 19-én megtartott egyeztetésen *dr. Garamhegyi Ábel,* a kormány megbízott képviselője bejelentette, hogy a 38 vasútvonal sorsáról a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium vezetője a szakmai vélemények és az érintett önkormányzatok visszajelzése alapján döntött. Ezek szerint a GKM 2007. december 9-e után is mind a 38 vasútvonalra megrendeli személyszállítási közszolgáltatást.

A másnap közzétett nyilatkozat szerint huszonhat vasútvonalat térségi vasúttársaságok üzemeltetésébe adná a minisztérium és tizenkét olyan vasútvonalat jelölt meg a közlekedési tárca, amelyek sorsáról új autóbusz menetrend bevezetése mellett kialakuló utasforgalom alapján 2008. februárjában döntenek.

Tekintettel arra, hogy a miniszter egyoldalú döntése semmiféle garanciát nem tartalmazott, a Vasutasok Szakszervezete Sztrájkbizottsága a munkabeszüntetés megtartása mellett döntött.

„Még elégséges"

Eredménytelenül záródtak a MÁV Zrt. vezetésével a határós sztrájk ideje alatt nyújtandó *„még elégséges szolgáltatásokról"* szóló tárgyalások is. Így a két sztrájkot hirdető szakszervezet ismételten közös tájékoztatót adott ki a 2007. november 21-én reggel 6 és 12 óra közötti sztrájk ideje alatt nyújtandó *„még elégséges"* szolgáltatásokról. Ennek értelmében a sztrájk ideje alatt a vonatok fűtéséről, világításáról, az utasok tájékoztatásáról, az élet- és vagyonbiztonság megőrzéséről gondoskodtak a sztrájkolók.

Erőteljes sztrájk

2007. november 21-én reggel 6 órakor leállt a vasúti közlekedés Magyarországon. A munkaharc akciót a MÁV-nál és gazdasági társaságaiban foglalkoztatott szakszervezeti tagok és munkavállalók még a november 7-i kétórás figyelmeztető sztrájknál is egységesebben támogatták.

A VSZ Elnöksége és Sztrájkbizottsága a határós vasutassztrájkot sikeresnek és erőteljesnek értékelte. Ugyanakkor a két testület megállapította, hogy az akciót folytatni kell, mert megállapodás hiányában a tagjaink által elfogadható eredmény még nem született meg, ezért a Vasutasok Szakszervezete nem vonta vissza az október 27-én kiadott sztrájkfelhívását.

A munkabeszüntetést az utazóközönség akárcsak a kétórás akciót ezúttal is megértő türelemmel fogadta. A sztrájkban résztvevők pedig fegyelmezetten és következetesen álltak ki a meghirdetett célokért. Köszönet érte.

Pártsemlegesen

A VSZ Elnöksége november 22-én nyilatkozatban utasított el minden olyan feltételezést, amely az akciót politikai pártokhoz és érdekekhez kötötte. Erre egyébként az adott okot, hogy a LIGA november 21-re hirdette meg az országos egészségbiztosítás és a nyugdíjrendszer átalakítása elleni tiltakozó sorozatát.

A Vasutasok Szakszervezete pedig kizárólag a vasútvonalak hosszútávú működtetéséről és az ott foglalkoztatottak munkahelyeinek megőrzéséről kíván megállapodni a kormánnyal.

Az egészségbiztosítási rendszer átalakításának kérdésköre az országos szintű érdekegyeztetés szintjére tartozik, éppen ezért a VSZ is részt vett a november 10-én a Miniszterelnöki Hivatal előtt öt szakszervezeti konföderáció – köztük a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége – által tartott demonstráción. Az MSZOSZ a témában általa kívánatosnak tartott megállapodás érdekében december 7-én nagygyűlést tart az Országgyűlési frakciók vezetőinek részvételével.

Amputáció helyett modernizációt

A sztrájkot követően a következő tárgyalásra ismét napokat kellett várni. A november 26-án tartott késő délutáni tárgyaláson a felek megismételték álláspontjukat. A GKM kiállt a sztrájk előtt kiadott nyilatkozatában foglaltak mellett, a VSZ pedig kifejtette, hogy továbbra is megalapozatlannak tartja a vasútvonalak megszüntetését.

Rész-EREDMÉNY

A Magyar Vasutas decemberi számának nyomdába adása előtt látott napvilágot a 2007-2008-as vasúti menetrend, amely szerint valamennyi bezárásra ítélt vasútvonalon december 9-e után is járnak a személyvonatok.

Meggyőződésünk, hogy az erről szóló döntést mindkét sikeres sztrájk jelentősen befolyásolta. A konfliktust azonban csakis megállapodás zárhatja le megnyugtatóan, ezért a Vasutasok Szakszervezete kész a tárgyalásokra és tagjai munkahelyét garantáló megállapodás megkötésére.

(Lásd még 6. oldal)

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja – Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete; www.vsz.hu; E-mail: vsz@t-online.hu – Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: Karacsony Szilárd, (magyarvasutas@vsz.hu) a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: Karolyi Marianna; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8; Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomás: Tizpont Nyomdaipari Társaság: 06 70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.tizpont.hu; ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/év

CARGO PRIVATIZÁCIÓ

Győztes az RCA/GySEV konzorcium

AZ MÁR BIZTOSNAK LÁTSZIK, HOGY AZ ELADÓ SIKERT KÖNYVELHET EL, HISZEN AZ AJÁNLOTT 102.5 MRD FT MESSZE TÖBB A 80 MRD FT-NÁL, AMIT A CÉG ELADÁSÁBÓL BEVÉTELKÉNT REMÉLTEK, ÉS AMIT A MÁV ZRT. TERVEIBE MÁR BE IS ÉPÍTETTEK.

A munkavállalók tekintetében azonban ennél sokkal nehezebb és mindenképpen hosszabb időt igénylő feladat eldönteni ezt a kérdést. Merthogy csak ezután – és bizonyos esetekben hosszabb idő elteltével – kapunk választ a már eddig is folyamatosan feltett kérdéseinkre.

Már a pályázatokban ezekre vártuk a válaszokat. A győztes konzorcium a következőket írta a számunkra betekintésre átadott munkavállalókra vonatkozó kötelező ajánlatában:

- az átlagos statisztikai létszámot 2010. december 31-ig a 2007. évi szinten tartja,
- kifejezetten vállalja a jelenlegi kollektív erejű megállapodásokat,
- a munkabiztonságnak a kötelező szinten túlmutatónak kell lennie,
- a bérfejlesztésnek reálbéremelkedéssel is együtt kell járnia,
- a menetkedvezmény témakörében attraktív megoldást dolgoznak ki,
- a VBKJ tekintetében az adózási kedvezmények maximális kihasználásáig kell elmenni,
- a munkavállalók fejlesztésének, átképzésének folyamatosnak kell lennie,
- a jelenlegi és volt munkavállalókat előnyben részesíti a munkaviszony-létesítésnél.

Fő célkitűzésként fogalmazták meg, hogy Közép-Európa összlogisztikai szereplőjévé váljanak a szállítmányozási vállalatok fő támaszpontjaként, valamint Záhony fejlesztését is.

A Vasutasok Szakszervezete ezek alapján értékelte a maximális 10 pontra ezt az ajánlatot. A mi elvárásainknak tehát előzetesen ez a pályázó felelt meg legjobban, úgy tűnik, ez eddig bejött. Most az a feladatunk, hogy elkerüljük, nehogy a szerződés megkötésekor megremegjen az aláírók keze és a tényleges vállalások alacsonyabb szintre kerüljenek az előzetesen ígérteknél. De mi tapasztalatból azt is tudjuk, hogy a megállapodásokat is csak BETARTATNI lehet!

JÓ EZ NEKÜNK? – KÉRDEZHETI JOGGAL VALAMENNYI ÉRINTETT MUNKAVÁLLALÓ

Zlati Róbert
VSZ Cargo SZH vezető

Együttműködés az új tulajdonosnál működő érdekképviseletekkel

A MÁV Cargonál, a Rail Cargo Austriánál és a GySEV-nél működő szakszervezetek és Központi Üzemi Tanácsok a privatizáció folyamata alatt tárgyaltak az érdekvédelmi együttműködés elmélyítése, a közös célkitűzések tisztázása és ezek – akkor még csak lehetséges – új tulajdonos felé történő ismertetése érdekében.

A Vasutasok Szakszervezete érdekelt az ilyen típusú együttműködések elmélyítésében, ezért valamennyi tárgyalási fordulón részt vett a Cargo Szakmai Képviselet képviselője. A tervezet szövegébe azonban az osztrák és a hazai társszakszervezetek javaslatára olyan elemek is bekerültek, amelyek túlnyúlnak a szakmai képviselet kompetenciáján, ezért a dokumentumot a VSz Elnöksége is megvitatta és módosító javaslatokkal látta el. A módosító javaslataink megvitatására és ezután az időközben *„Irányvonal”* névre keresztelt dokumentum aláírására készülve érkeztünk az osztrák kollégák meghívására november 23-án Bécsbe.

Az aláírás azonban a módosító javaslataink érdemi megvitatása nélkül maradt el.

Osztrák és hazai kollégáinkkal – most már a privatizációs pályázat nyertesének ismeretében – később tudjuk majd tisztázni a trakciót és a hazai javító műhelyek munkával való ellátását taglaló pontokat.

Újra 12 óra!

Készenléti munkakör törvényben történő meghatározása

MITŐL KÉSZENLÉTI JELLEGŰ EGY MUNKAKÖR? MIKOR ÉS HOGYAN LEHET EGY MUNKAKÖRT KÉSZENLÉTI JELLEGŰVÉ MINŐSÍTENI? AZ UTÓBBI ÉVEKBEN EZEK A KÉRDÉSEK GYAKRAN ELHANGOZTAK, EGYÉRTELMŰEN AZONBAN SENKI NEM TUDTA MEGVÁLASZOLNI ŐKET, HIÁNYZOTT A TÖRVÉNYI SZABÁLYOZÁS.

A 2007. július 1-jén hatályba lépett 2007. évi LXXIII törvény jelentős mértékben módosította a Munka Törvénykönyvének munkaidőre vonatkozó rendelkezéseit.

A módosítás egyértelműen meghatározza a készenlét jellegű munkakörré minősítésnek a jogszabályi feltételeit. Ezek szerint:

„k) Készenlét jellegű az olyan munkakör, amelyben

ka) a munkakörbe tartozó feladatok jellegéből adódóan – hosszabb időszak alapulvételével – rendes munkaidő legalább egy harmadában nincs munkavégzés, és a munkával nem töltött időt a munkavállaló pihenéssel töltheti,

vagy

kb) a munkavégzés – különösen a munkakör sajátosságára, a munkavégzés feltételeire tekintettel – a munkavállaló számára az általánoshoz képest lényegesen alacsonyabb igénybevétellel jár.”

Fridrich Imre
VSZ START SZH vezető

Az új szabályozás az érintett munkavállalók körében feszültséget okozott. A Vasutasok Szakszervezete START Szakmai képviselet érti a felvetett problémát.

A MÁV-START Zrt. illetve a MÁV Zrt. működéséből adódóan helyi függelékben lehet vagy nem lehet készenlét jellegűnek minősíteni egy-egy szolgálati helyen egy-egy munkakört. A minősítés megelőző vizsgálatánál egy fordát (nem forda napot) vagy havi időszakot célszerű vizsgálni.

Ha a helyi függelékben készenlét jellegűvé minősítették a munkakört, az azt ellátó munkavállalót a szolgálati óra és a tényleges menettartam plusz az előkészítő és befejező munka közötti időszakban más feladattal megbízni nem szabad!

Vonatkísérők esetében a vonatelosztás után lehet/kell vizsgálni az *„egyharmados szabályt”*, a feltételek lehetőségének megléte esetén kell dönteni a helyi kollektívának, hogy készenléti jellegű legyen-e a munkakör.

Felhívom a helyi tisztségviselőink figyelmét, hogy vitás esetekben keressék a VSZ Start Szakmai Képviselet tisztségviselőit!

Lapzárta után érkezett a hír, miszerint a cikkben leírtakkal azonos tartalmú megállapodás született a MÁV START Zrt. és a reprezentatív szakszervezetek között.

PÉLDÁUL: 16 NAPOS FORDA ESETÉN

Nap	1	2	¾	5	6/7	8	9/10	11	12	13/14	15/16	össz
Szolgálati óra	13		15	14		11		16		15		84
TMT+E+B	8		9	9		8		12		10		56

A szolgálati óra 84, ennek egyharmada 28. 84 mínusz 28 egyenlő 56. A tényleges menettartam (TMT) plusz az előkészítő (E) és befejező (B) munka összesen 56 óra. Ebben az esetben lehetséges a készenlét jellegűvé minősítés.

Év végi bértárgyalások a MÁV Zrt-nél

Keresetek

A munkáltató az elmúlt évek gyakorlatát követve meglehetősen késve adta át tárgyalási ajánlatát a munkavállalói oldal számára. Emlékeztetőül: a VSZ tavaly október végén két másik szakszervezettel közös levélben kérte a munkáltató felelős vezetőit, hogy haladéktalanul kezdődjenek meg a bértárgyalások.

Most kísértetiesen hasonló a helyzet! Íme az ajánlat:

Minden munkavállalóra (6-17 MMK) egységesen

- 3,3%-os a bérfejlesztés,
- 40 órára kívánják felemelni a heti munkaidő hosszát (kompenzáció: általános munkarendben dolgozóknál 1,3%, általánostól eltérő munkarendben foglalkoztatottaknál 2,6%),
- a teljesítményösztönző juttatás mértéke továbbra is 1,5%,
- a pályakezdő diplomás minimálbér főiskolai végzettség esetén 190 400 Ft, egyetemi végzettség esetén 201 400 Ft,
- a VBKJ emelés mértéke 3,3% vagyis 217 000 Ft/fő/év.

Ez tehát a munkáltatói ajánlat, amelyet a VÉT munkavállalói oldala az első fordulóban tárgyalási alapnak is kevésnek ítélt meg.

Az elmúlt egy-másfél év során számos olyan esemény történt (megszorító csomag, konvergencia program) amelynek célja az államháztartás rendbetétele volt, viszont terheit a bérből és fizetésből élők viselték.

Az intézkedések hatására nőtt az egészségbiztosítási járulék, a munkavállalói járulék és számos termék valamint szolgáltatás (élelmiszer, víz, gáz stb.) ÁFÁ-ja 15-ről 20 százalékra. Többek közt ezért is kevés a munkáltatói ajánlat.

A Vasutasok Szakszervezete a bérfejlesztés során prioritásnak tartja a 2007. évi alapbér-kiegészítés (4%) illetve teljesítményösztönző juttatás (1,5%) alapbéresítését.

A VSZ is az alanyi jogú bérfejlesztésben érdekelt, minimum az inflációval azonos mértékben. A diplomás minimálbéren a VSZ 2008-ban nem kíván változtatni, mert hangsúlyt kell fektetni a diplomások közötti bérfeszültségek rendezésére is, épp a diplomás minimálbér bevezetése miatt.

Nem tartjuk célszerűnek a heti munkaidő hosszának emelését sem. Ez az év több üzletágnál is bebizonyította, hogy a munkaidő-növekedés sem oldotta meg a túlórák számának drasztikus lefaragását, a megfelelő technológiai létszám az egyetlen megoldás, amelyre a VSZ számos alkalommal felhívta a munkáltató figyelmét.

Fontos, hogy bevezessék a 13. havi fizetést és végre induljon el az EU-s bérekhez való felzárkózás. Nagy előrelépésnek tartja a VSZ a munkáltató előterjesztésében (tehát már a MÁV sem tagadja) hogy a HAY-rendszer nem kezel számos körülményt (így a szenioritás-elvét sem) és megoldást kíván találni a bérfeszültség kezelésére.

A VSZ kívánatosnak tartja a VBKJ-t új elemekkel bővíteni és az összeget 280 000 Ft/fő/évre emelni.

Komiljovics Máté

Üzemi Tanács választások a járműjavítókban

A Vasutasok Szakszervezete mindig nagy hangsúlyt fektetett az ÜT választásokra. Nem volt ez másképpen az idén sem, hiszen köztudott, hogy a járműjavítók a gazdasági társaságok közül a VSZ fellegvárai. Igaz ezt próbálják többen megtörni, de tisztségviselőink a helyzet magaslatán állnak.

Hat járműjavítóban zajlottak le a választások, melyek közül négyben – a MÁV Északi Járműjavító Kft-ben, a MÁV Vagon Kft-ben (Székesfehérvár), MÁV Debreceni Járműjavító Kft-ben, a MÁV Vasjármű Kft-ben (Szombathely) – a VSZ jelöltjei olyan mértékű támogatást kaptak, hogy egyedül mi köthetünk Kollektív Szerződést. A másik két járműjavítóban – a MÁV Tiszavas Kft. (Miskolc) és a MÁV Szolnoki Járműjavító Kft. – is a VSZ jelöltek kapták a szavazatok többségét, de két társszakszervezet jelöltje és független is bejutottak a testületekbe.

Gratulálunk a VSZ jelöltjeinek az elért eredményekhez és további jó munkát kívánunk az újonnan megalakult üzemi tanácsoknak.

Fogl Zoltán alelnök
a VSZ Járműjavítók IB titkára

Európa és a vasúti munkahelyek

November közepén harminc ország száztizenhét szakszervezeti tisztségviselője gyűlt össze, hogy a Lisszaboni stratégia közlekedési munkavállalókra vonatkozó kérdéseiről tárgyaljon. A konferenciát stílusosan Lisszabonban rendezték meg.

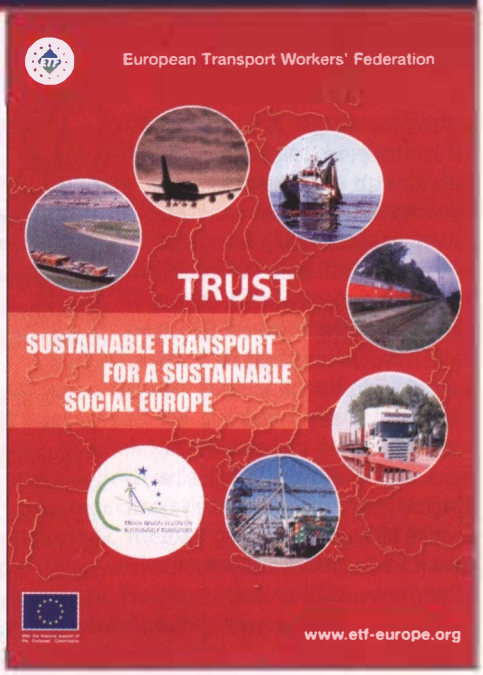
Az ülés egyébként egy konferencia-sorozat második állomása volt, a TRUST-projekt (szakszervezeti jövőkép a fenntartható közlekedésért) keretében, melyet az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) rendezett és szervezett.

2000 márciusában az akkor még tizenöt tagú Európai Unió kormány- és államfői elfogadtak egy stratégiát, melynek lényege, hogy az EU 2010-re a legversenyképesebb gazdaság legyen a világon, képes legyen a fenntartható fejlődésre, és képes legyen folyamatosan jobb és több munkahelyet teremteni. 2004-re kiderült, hogy a célok elérhetetlenek lesznek és 2005 márciusában az EU újrafogalmazta azokat, már csak a növekedésre és a foglalkoztatásra összpontosítva.

A konferencián a közlekedés minden ágazatáról hallottunk beszámolót a foglalkoztatás tekintetében és a kép meglehetősen lesújtó: a vasútnál például az elmúlt tíz évben mintegy 50%-kal csökkent a munkavállalók létszáma csak az EU régi tagállamaiban (az újaknál még rosszabb az arány), tíz elveszett állást jó esetben egy újjal töltenek be, alacsony a női munkavállalók aránya, stb.

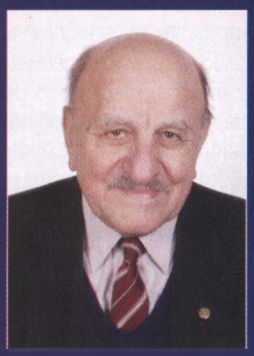
A konferencián sokszor hivatkoztak az EU azon álláspontjára, miszerint a vasút egyetlen túlélési esélye a liberalizáció és a verseny. Az EU szerint e két tényező fog munkahelyeket teremteni és megreformálni a vasutat, a szakszervezetek pedig csak panaszkodni tudnak és hátráltatják a reformot. A német és francia vasutassztrájkkal kapcsolatos beszámolók mellett a VSZ is tájékoztatást adott a tervezett mellékvonal-bezárásokról, illetve a magyar vasutas szakszervezetek reakcióiról.

Komiljovics Máté



Nov 14-15

Talán másképpen is lehetne



Dr. Kun Dezső

TAVASSZAL A KÖZLEKEDÉSI MINISZTÉRIUM 14 VASÚTI SZÁRNYVONALON RENDELTE EL A VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS SZÜNETELTETÉSÉT. A VONALAK MENTÉN FEKVŐ TELEPÜLÉSEK POLGÁRMESTEREI EGYÖNTETŰEN TILTAKOZTAK, HOGY VELÜK NEM EGYEZTETTEK A BEKÖVETKEZETT VÁLTOZÁSOKRÓL.

Az elsőszámú illetékes így válaszolt: *„a békákat sem szokták megkérdezni, mielőtt a mocsarat lecsapolják”.*

Ennek a *„klasszikus”* kijelentésnek az elemzését inkább a politológusokra bíznám. Én, mint a kilencedik évtizedét morzsolgató öreg vasutas, csak azt kérdezném: muszáj a vasúti közlekedést újabb szárnyvonalakon megszüntetni? Nem lehetne a szükségből erényt kovácsolni?

Magyarországon a vasúti hálózat sűrűsége 1000 km^2-enként 83 km, az EU nyugati országaiban mindössze 65 km. Nálunk a vasúti mellékvonalakkal nem mindenütt párhuzamos másod- és harmadosztályú közutak állapota rendkívül elhanyagolt és balesetveszélyes. (Évente 1300-an halnak meg a közutakon.) Az utóbbi évtizedekben a költségvetés közlekedésfejlesztési forrásainak zömét az autópályák építésére fordították. A közutak fenntartási kiadásai nem a közúti személy- és teherszállító eszközök tulajdonosait terhelik. A vasúti pályák hasonló tételei a MÁV költségvetésében jelentkeznek.

A vasúti szárnyvonalak vizsgálatánál nem elegendő csak az utasforgalmi adatokra hivatkozni. (Mellesleg az én időmben az utasszámlálást külön kiadás nélkül, a vasúti jegyvizsgálók végezték. Kíváncsi volnék, hogy a szakállamtitkár úr által a televízióban meg nem nevezett külső cég hány millió forintért végezte el ezt a felmérést? Ez a felesleges kiadás nem az adófizetők pénze?)

Vizsgálni kellene azt is, mi okozta a vonalak kihasználtságának ilyen mérvű megcsappanását. A teljesség igénye nélkül felsorolok néhány okot:

– Régen, amikor a 8/c-ben még ceruzával és vonalzóval készítették a menetrend ábrákat – és ennek alapján a vasúti menetrendet –, mindig biztosították a mellékvonali és fővonali menetrendi csatlakozásokat. A mai menetrendet panaszok sokasága jellemzi.

– Figyelembe kellene venni az iskolakezdés és a munkaidő kezdésének időpontját a mellékvonalakról a nagyobb városokba történő menetrendi érkezésnél. A vonatok egy része vagy nagyon korán, vagy órákkal később érkezik az utasok által igényelt időpontnál a célállomásokra.

– Régen a Volán és a MÁV az egységes közlekedéspolitikai irányítás alapján szervesen együttműködött. A Volán *„ráhordta”* az utasokat a vasúti állomásokra és mindenütt biztosították a közúti és vasúti közlekedés percre történő csatlakozását. Az eltérő vállalati anyagi érdekeltség miatt ez az együttműködés most sok helyen hiányzik.

– A vasúti szerelvények összeállításánál nem veszik figyelembe a várható utaslétszámot. A kihasználatlan vasúti kocsik vontatása feleslegesen növeli az üzemeltetési költségeket.

– Ha az állomások kilométerekre vannak a települések központjaitól, összehangolt és a vasúti menetrendhez igazodó helyi autóbuszközlekedés nélkül az emberek ma már nem szívesen gyalogolnak. Az utazási igények változását nem szabad figyelmen kívül hagyni.

– A mellékvonali vasúti szerelvények tisztasága, mellékhelységeinek állapota sok esetben enyhén szólva kiábrándító. Nem elég csak az IC vonatok tisztaságával törődni. (Bár ezeknél is érdemes odafigyelni az utaspanaszokra.) Vajon a külső vállalatok által végzett takarítás miért gazdaságosabb a saját vasúti takarítószemélyzettel végzett munkánál?

Érdemes volna nyilvánosságra hozni az erre vonatkozó adatokat, hiszen ez is a mindig hangoztatott adófizetők pénze.

– A vasúti tarifapolitika elszakadt a hazai jövedelmi viszonyoktól.

– A magyar közlekedés valamennyi ágazata önálló tárcára és egy *„Baross Gábor”*-ra vár.

A nem teljeskörű felsorolás talán érezteti, hogy a szárnyvonalak megszüntetése helyett más módon is lehetne javítani a mellékvonali vasúti közlekedés kihasználtságán. Érdemes volna tanulmányozni a japán vasutak mellékvonali közlekedését. A televízió is bemutatta azokat a kb. 40 személyes kétéltű vasúti autóbuszokat, amelyek egyesítik a közúti és vasúti közlekedés előnyeit. Olyan menetrenddel közlekednek, amelybe beiktatják azokat az 5-6 perces közúti fordulókat, amelyek áthidalják a települések központjai és a vasútállomások közötti távolságot. A beszerzési árat nem közölték, de valószínű sokkal olcsóbb a Desiró vagy Flirt szerelvényeknél.

Ha eltekintünk a vasúti közlekedés társadalmi hatásától és attól, hogy a megszűnő vonalak mentén lakó vasutasok zöld arcképes igazolvánnyal a zsebükben közúti közlekedésre kényszerülnek, ezen felül még több száz vagy ezer fő elbocsátásával kell számolni. Természetesen a forgalom megszüntetésével pénzügyi megtakarítást lehet prognosztizálni.

De ezek a számítások nem megalapozottak. A közlekedési miniszter a 14 vonal leállításánál 6 milliárd forint megtakarításról beszélt. A valós adatok alig haladják meg az 1 milliárd forintot, de a Volán vesztesége plusz 5 milliárd forinttal növekedett (lásd a HVG-ben közölt adat).

Most 38 vonal forgalmának szüneteltetése került szóba és a Vezérigazgató úr a megtakarítást 2,5-5,5 milliárd forint között kalkulálja.

Szembetűnő az igazi – nemcsak a pénzügyi kiadásokra terjedő – hatástanulmányok hiánya.

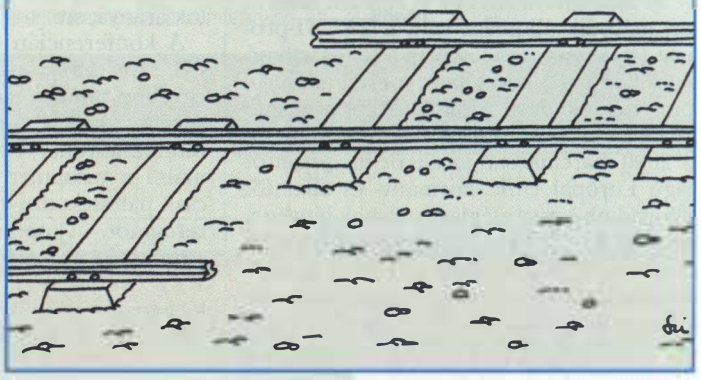
A szakszervezetek, amikor sztrájkot szerveznek, nem a vasúttársaság vezetését akarják nyomás alá helyezni, hanem a kormány illetékesének figyelmét felhívni egy *„eurokonform”* közlekedéspolitika hiányára és érdemi tárgyalások szükségességére a kötöttpályás közlekedés jövőjéről.

A bevezető *„klasszikus”* kijelentésének szerzőjétől ez a tárgyalási készség nemigen várható, de egy *„unalmas szakpolitikus”* – aki eddigi tisztségei alapján megismerhette a vasúti közlekedés gondjait – már reményt keltő várakozással töltheti el a vasutas társadalmat.

„A BÉKÁKAT SEM SZOKTÁK MEGKÉRDEZNI, MIELŐTT A MOCSARAT LECSAPOLJÁK”.

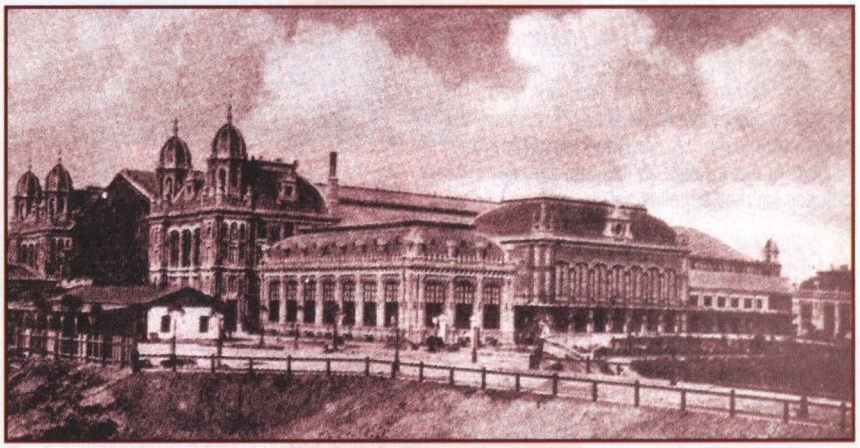
VASÚT TÉMA

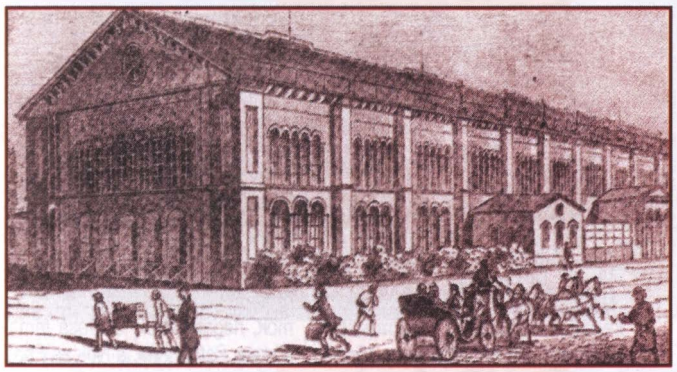
(Szmodis Imre grafikája)



Nyugati módi a Hajtsár utcában (1.)

130 ÉVE ÉPÜLT A NYUGATI PÁLYAUDVAR HAZÁNK LEGRÉGIBB INDÓHÁZA FÖLÖTT, S LETT AKKOR A VILÁG ÖTÖDIK LEGNAGYOBB VASÚTI VÉGÁLLOMÁSA, A PÁRIZSI VILÁGKIÁLLÍTÁS CSARNOKAINAK MINTÁJA, A KÜLHONI ÉS A HAZAI EGYÜTTMŰKÖDÉSÉNEK PÉLDÁJA. AZ ÉPÜLET ÁRKÁDOS OROMFALAI, GALÉRIASOROS MOTÍVUMAI AZ ÚTTÖRŐ ELŐDRE EMLÉKEZTETNEK, DE TOVÁBBMUTATNAK A XXI. SZÁZAD IGÉNYEI FELÉ IS.





Tizennégy évvel azután, hogy Angliában átadták az első vasútvonalat, hazánkban – európai léptékkel nézve is az első nemzetek között megalkotott törvény – az 1836. évi XXV. törvénycikk a kiépítendő magyarországi vasúthálózat központjává Pestet tette. Még tágabb összehasonlításul: az első vasútvonal az Amerikai Egyesült Államokban 1827-ben; Ausztriában és Franciaországban 1828-ban; Belgiumban és Németországban 1835-ben kezd épülni. Az 1836. évi XXV. törvénycikk meghozatalát a magyar külkereskedelem forgalmának gyengülésétől való félelem tette sürgőssé, ugyanis a bécsi kormány 1836-ban szabadalmat adott a galíciai-bochniai (ma Lengyelország) vasút építésére. A vasútépítés megindulása azonban hosszú évekig elhúzódott. 1836-ban *Sina György* pesti bankár előmunkálati engedélyt, majd egy év múlva építési engedélyt kapott a Bécsből Győrbe és Sopronba, majd utóbbiból Győrbe, Győrből pedig Budára vezető vasútra. Egy évvel később pedig, 1837-ben Ullmann Móricnak engedélyezték egy – a Duna bal partján Bécsből Pozsonyba és onnan Pesten keresztül Debrecenbe vezető – vasútvonal megépítését. Mindkét terv osztrák vasútépítési elgondolásokból keletkezett, azokhoz igazodott. A Duna-jobbparti vasút a bécs-trieszti vasútvonal kiágazása lett volna, a Duna-balparti a bécs-bochniai vasúté – ez utóbbi elgondolás mögött a bécsi Rotschild-bankház állott.

A két bankház huzakodása közben elkezdődött az első magyarországi vasútvonal építése Pozsony és Nagyszombat között. 1844-ben aztán a Duna-balparti vasút megépítése mellett döntöttek, s hozzákezdtek az építéséhez, azonban nem Bécs, hanem Pest felől kiindulva előbb Vác, majd Szolnok felé. Ekkor még a vasútvonalat a külhoni mintáknak, különösen az osztriai, csehországi gyakorlatnak megfelelően lóvasútra tervezték, s a Helytartótanács csak 1845. április 5-én engedélyezte a gőzerőre való berendezkedést. A forgalom az első szakaszon, amely 34 kilométert tett ki, Vác felé 1846-ban indult meg, a szolnoki 100 kilométeres szakaszon pedig 1847-ben. (Bécsbe 1855-ben indult az első vonat Pestről.)

A vasútépítés Pestről történő megkezdése nemcsak erősítette Pest – már a törvény által is biztosított – központi szerepét, hanem annak eredménye is volt.

Budapest pályaudvarait a vasutakat építő különböző társaságok először külön-külön saját vonalaik számára építették fel, többé-kevésbé tekintet nélkül a vasútvonalak egymás közötti kapcsolataira. A városegyesítés évében (1873) az Osztrák Államvasút Társaság Vác és Cegléd felől érkező vonalait így a mai Nyugati pályaudvar elődje fogadta. Annak átépítését (1874-77) nemcsak a vasútvonalak számának megnövekedése, az utazási idő lerövidülése (a közlekedéstechnika fejlődése, a nagyobb teljesítményű mozdonyok megjelenése) tette szükségessé, hanem a Nagykörút megnyitásához fűződő városfejlesztési igény is. A Keleti pályaudvar 1881–84-es építését már egyértelműen a MÁV Budapestre befutó vonalainak növekvő forgalma követelte meg.

Az első magyar gőzüzemű vasút pest-váci szakaszának kiépítésével egy időben a Magyar Középponti Vasút felépítette Sprenger cs.k. tanácsos tervei szerint a pesti Indóházat, a mai Nyugati elődjét. Az építkezést Zitterbarth pesti építész vezette. A nevezetes vonalon 1846. július 15-én indult meg a forgalom, melynek végállomása hozzávetőlegesen a mai Nyugati volt. Az épület keresztezte a mai (akkor még csak tervezett) Nagykörutat, sőt az 1874-es átalakítás előtt 1872-ben a régi épület homlokzatához még egy kétemeletes épületrészt emeltek az akkori Gyár utcában – amely a mai Jókai utca végén, kb. a jelenlegi „Skála-óra" helyén állhatott. Ekkor itt volt az ideiglenes személycsarnok, a váróterem és az étterem.

(Folytatjuk) **FN.**

Most nem vagont gurítottunk!

A VSZ SZOMBATHELYI GÉPÉSZ ALAPSZERVEZETE ORSZÁGOS MEGHÍVÁSOS TEKEVERSENYT RENDEZETT. AZ ESEMÉNYT A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKSÉGE TÁMOGATTA.

Az ország minden részéről – Szeged, Szentes, Kecskemét, Cegléd, Szolnok, Miskolc két együttese, Debrecen, Szombathely Vasjármű és Szombathely – érkezett tíz csapat közel hatvan versenyzővel vett részt a rendezvényen. A négyfős csapatok 120 vegyes gurítást teljesítettek az egésznapos megmérettetésen. A verseny, amelyben hölgyek is részt vettek, jó hangulatban, fergeteges szurkolás mellett zajlott.

A négyfős csapatok 120 vegyes gurításának eredménye:

1.	Szolnok	2067 fa
2.	Szentes	2033 fa
3.	Szeged	2022 fa
4.	Cegléd	2088 fa
5.	Szombathely utazók	1993 fa
6.	Kecskemét	1849 fa
7.	Szombathely Vasjármű	1843 fa
8.	Debrecen	1328 fa
9.	Miskolc női csapat	1074 fa
10.	Miskolc	1033 fa

Egyéni eredmények:

1.	Tóth Tibor, Szeged	548 fa
2.	Kemenesi Csaba, Szentes	537 fa
3.	Pintér Lajos, Szolnok	528 fa

Legjobb teliző:

Kemenesi Csaba, Szentes 378 fa

Legjobb taroló:

Tóth Imre, Cegléd 180 fa

Köszönet a szervezőknek, akik átvették a kezdeményezést, miután a MÁV 38 év után nem vállalta tovább ennek a szép sportnak a támogatását. A verseny fő rendezője Németh Gyula szb-titkár helyettes, házigazdája Németh Tamás szb-titkár volt.

Papp Zoltán

Máltán is szépen csengett a Huszártánc

A MÁV SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓ FÉRFIKARA TÁMOGATÓI SEGÍTSÉGÉVEL NEMZETKÖZI KÓRUSVERSENYEN VETT RÉSZT MÁLTÁN. TIZENÖT ORSZÁG KÉPVISELETÉBEN, NYOLC KATEGÓRIÁBAN VERSENGTEK A KÓRUSOK. A NEMZETKÖZI ZSŰRI A FÉRFIKÓRUS TELJESÍTMÉNYÉT FÉRFIKAR ÉS FOLKLÓR KATEGÓRIÁBAN IS EZÜST DIPLOMÁVAL DÍJAZTA.

A máltai közönségnek nagyon tetszett a magyar kórusmuzsika, leginkább a lendületes számok. Egyik kedvencük volt Kodály Zoltán Huszártánca, amelyet a kórustagok egy része el is táncolt.

Málta kiemelten kezeli a kultúrát és az idegenforgalmat, ennek megfelelően a Miniszter és a Máltai Lovagrend Nagymestere is fogadta a kórusokat.

A MÁV Szolnoki Járműjavító Férfikara újabb nemzetközi versenyen és baráti fellépésen vitte sikerre a magyar férfikari kórusmuzsikát.

Zsák Miklós
a Férfikórus Alapítvány Kuratóriumának tagja

VSZ-bál Szerencsen

A VSZ SZERENCS CSOMÓPONTI ALAPSZERVEZETE IDÉN MÁSODSZOR RENDEZETT TÁNCOS MULATSÁGOT. MÁRCIUSBAN A NŐKET KÖSZÖNTÖTTÉK AZ ALAPSZERVEZET FÉRFI TAGJAI, SAJÁT MŰSORRAL KEDVESKEDTEK NEKÜNK.

November 17-én tartottuk az idei vasutas bált, melyet *Bodnár László* szerencsi forgalmi csomóponti vezető nyitott meg és méltatta, hogy a vasút szétdarabolása a mi kis csapatunkat nem zilálta szét, inkább összekovácsolta a különböző üzletághoz tartozó tagjainkat. Ezt követően színvonalas műsort láthattunk vasutas családtagok művészi hajlamokkal megáldott vendégeitől. *Tóthné Schneider Csilla* gyönyörű hangjával melengette szívünket, nem beszélve a hastáncos lányokról, akik osztatlan sikert arattak.

Gyertyafény mellett köszöntöttük a novemberben névnapjukat ünneplőket. Virágot kaptak a Katalinok, Erzsébetek, Szilviák, és a fiúk sem maradhattak ki, az Andrásokat, Imréket a hastáncos lányok örvendeztették meg egy üveg borral és persze puszival.

Ezúton szeretném megköszönni mindazoknak, akik segítették megszervezni az újabb sikeres bált.

Kovácsné Demeter Klára
alapszervezeti titkár

Képzés az esélyteremtésért

2007. november 21-én az MSZOSZ és az ÉTOSZ közös képzéssorozatának harmadik, ezévben utolsó állomása Nyíregyháza volt. A rendezvényen Borsod-Abaúj-Zemplén megyéből és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyéből közel ötvenen vettek részt. A képzés célja a munkahelyi alapszervezetekben tevékenykedő tisztségviselők felkészítése az esélyegyenlőségi terv készítésének menetére, fortélyaira.

A képzés során előadások keretében a résztvevők megismerték az esélyegyenlőség történeti, társadalmi helyzetét és jogi hátterét az EU-ban és Magyarországon. A nemzetközi és magyar törvényi előírások, szabályok megismerése, értelmezése, jogorvoslati lehetőségek témakörben *dr. Gyulavári Tamás*, az ELTE Jogi Karának docense tartott nagyszerű, érdekes előadást.

Az esélyegyenlőségi tervek gyakorlati bemutatása, pozitívumok, negatívumok feltárása témakörben *Potápi Rita*, a Nők és Férfiak Esélyegyenlőségéért Alapítvány igazgatója, FES szakértő, nagyon hasznos előadást tartott.

Kiscsoportos műhelymunkában a 40 éven felüli munkavállalók, nők és férfiak esélyegyenlősége, a roma munkavállalók, fogyatékos személyek, nagycsaládosok munkavállalási, előrelépési, fejlődési lehetőségeit vitatták meg a résztvevők. A műhelymunkákat két ÉTOSZ szakértő-oktató, *Németh Márta* és *dr. Lénárt Szilvia* vezette.

A nyíregyházi Vasutas Művelődési Házban 9-től 16 óráig tartó rendezvény szervezője *Vaskó Mihály*, az MSZOSZ régióvezetője, valamint *Petes Sándorné*, a VSZ női tagozat vezetőhelyettese volt.

Petes Sándorné
a VSZ Választmány tagja

WhirlpoolOnline – WHIRLPOOL SZAKÜZLET
1135 Budapest, Béke utca 5. | Tel.: 06 1 787 7997 | Fax: 06 1 787 7999
E-mail: info@whirlpoolonline.hu | Web: www.whirlpoolonline.hu

Nincs még ötlete karácsonyra? Segítünk!
Jelentős engedmények VSZ tagoknak
a Béke utca 5. alatti Whirlpool Szaküzletben!
Vásároljon olcsóbban, mint gondolná!

Beépíthető konyhai berendezésekre -10%
(akciós árukra -5%),
Szabadon álló konyhai berendezésekre -5%.
Az engedmény akár egy termékre is vonatkozik!

Praktiker
Mindenre van több ötlete!

Új kedvezmény VSZ-tagoknak!

2007. december 14-15-16-án
– 10% a Praktiker valamennyi áruházában

A Vasutasok Szakszervezete tagjai a Praktiker összes magyarországi áruházában 2007. december 14-15-16-án 10% kedvezménnyel vásárolhatnak, az áruházakban az adott időpontban megvásárolható valamennyi termék vételárából – beleértve az akciós termékeket is (kivéve az élelmiszereket, dohányárut és téglát).

A kedvezmény feltétele, hogy a kedvezményt igénybe venni kívánó rendelkezzen a Vasutasok Szakszervezete által kibocsátott érvényes Tagsági igazolvánnyal és azt felmutassa fizetéskor a kasszánál.
A pénztárnál, a fizetés megkezdése előtt kell a VSZ Tagsági igazolványt felmutatni. A pénztárgép ezáltal automatikusan levonja a vásárolni kívánt, a kedvezmény körébe bevont termék(ek) vételárából a kedvezmény összegét és rögzíti a vásárlás értékét. Az így rögzített forgalom után a Partnerszervezet más kedvezményt (törzsvásárlói kedvezmény vagy utólagos, forgalom utáni vételár-visszatérítés) nem vehet igénybe.
A Tagsági igazolvány más személy részére át nem ruházható, azzal kizárólag a VSZ a Tagsági igazolványon megnevezett tagja jogosult vásárolni. A vásárlás során a Praktiker munkatársai ennek érdekében jogosultak ellenőrizni a VSZ Tagsági igazolvánnyal vásárolni szándékozó személyek személyazonosságát.

Az Explorer

Vasutas Világjáró Klub

MAGYARORSZÁG LEGNAGYOBB SZABADIDŐS/TURISTA VASUTAS SZERVEZETE MEGHIRDETI 2007/2008. ÉVI ÖSZTÖNDÍJ PROGRAMJÁT FŐISKOLÁSOK ÉS EGYETEMISTÁK SZÁMÁRA.

A PROGRAM CÉLJA:

EXPLORER
Vasutas Világjáró klub

SZAKMAI GYAKORLAT ÉS KUTATÁS-FEJLESZTÉS KERETÉBEN AZ EGYESÜLET MARKETING, INFORMATIKAI ÉS KOMMUNIKÁCIÓS STRATÉGIÁJÁNAK ÁTDOLGOZÁSA, ALKALMAZVA ÉS FIGYELEMBE VÉVE AZ ÚJ, FELNÖVEKVŐ GENERÁCIÓBAN REJLŐ TUDÁS ÉS ENERGIA POTENCIÁLT.

MÁSRÉSZRŐL AZ EXPLORER VASUTAS VILÁGJÁRÓ KLUB (ANYAGI LEHETŐSÉGEIHEZ KÉPEST) TÁMOGATÁST NYÚJTSON A KORMÁNY MEGSZORÍTÓ INTÉZKEDÉSEI MIATT NEHÉZ HELYZETBE KERÜLT ÉS A VASÚTHOZ VALAMILYEN FORMÁBAN KÖTŐDŐ HALLGATÓKNAK, AKIK HAJLANDÓK AZ EGYESÜLET TEVÉKENYSÉGÉHEZ TUDÁSUKKAL, ÉLŐMUNKÁJUKKAL HOZZÁJÁRULNI INFORMATIKA (SQL, PHP, PORTÁLFEJLESZTÉS, HARDVER) ÉS MARKETING (WEB, PR, CRM) SZAKTERÜLETEKEN.

RÉSZLETEK: WWW.EVVK.HU

Várja Önt Magyarország
első állatparkja
Nyíregyházán!

sóstó Zoo Nyíregyházi Állatpark

SÓSTÓZOO

Egy 24 hektáros tölgy erdőben
több mint 3500 állat

VSZ tagok kedvezményes belépője
előjegyezhető Bíró Bélánénál a
03/43-70 vasútüzemi telefonszámon.

Nyitva egész évben 9-19 óráig

4431 Nyíregyháza-Sóstófürdő
Tel.: 06 42-479-702, Fax: 06 42-402-031
www.sostozoo.hu, e-mail: info@sostozoo.hu, office@sostozoo.hu

Munkabiztonság

A hálózaton csak altatásnak, szolgálatszünetelésként emlegetik. Mondják, költségmegtakarítás. Néhány éve létező fogalomról beszélünk. Sajnálatosan egyre több vonalon és egyre növekvő időtartamban alkalmazza a munkáltató. Sajnálatos, mert – mindenki nevében mondom – mi inkább dolgoznánk. És sajnálatos azért is, mert az osztott munkaidő alatt – sok szolgálati helyen – nem biztosítják a pihenés tárgyi feltételeit, az alapvető higiénés feltételeket, nem teljesítik a jogszabályokban meghatározott, minimálisan teljesítendő munkavédelmi követelményeket.

Osztott munkaidő

Egy munkavédelmi képviselő nézőpontjából

Először közelítsük meg a témát a Kollektív Szerződés oldaláról, amely nem tartalmazza az osztott munkaidőben alkalmazott pihenés feltételeit. Ugyanakkor a készenlétről (lényegét tekintve hasonló fogalom) már meg kell állapodni.

Hasonló a helyzet az utazók várakozási idejével (utazók osztott munkaideje) is, hisz ott pontosan szabályozzák, hogy laktanyaszintű ellátást kell biztosítani. A várakozási idő minimum 5 óra.

Itt szeretnék utalni az Együttműködési Megállapodás Munka- és egészségvédelem fejezetére, mely az utazók esetében kötelezettségeket vállal a forduló állomások várakozó helyiségeinek évenkénti korszerűsítésére.

Mindezek alapján jól látható, hogy a forgalmi szakszolgálat érintett munkavállalói számára a kollektív szerződés osztott munkaidejének szabályai aránytalanul kedvezőtlenebbek.

A szakszervezeti bizottságoknak jelentős feladataik vannak az osztott munkaidő feltételrendszerének kialakításával kapcsolatban, hisz ennek helyi szabályozását a Kollektív Szerződés helyi függelékében kell lefektetni. Mivel a pihenés feltételeire nincs érvényes szabályozás, csak javaslatokat lehet megfogalmazni ezzel kapcsolatosan, melyek összhangban vannak a munkahigiénés és munkabiztonsági feltételekkel.

Mit is biztosítson a munkáltató az osztott munkaidő alatt? Elsődlegesen olyan helyiséget, mely zajterheléstől mentes. Biztosítson ágyat, ágyneműt és ezekhez megfelelő huzatot, melyeket megállapodásban rögzített időközönként tisztít. A pihenőhelyiség állandó fűtéséről, a jogszabályok szerinti folyamatos hőmérsékletéről gondoskodjon. Biztosítsa az osztott munkaidő előtt és után a munkavállalók tisztálkodási lehetőségét.

Nézzük ugyanezt a munkabiztonság, kockázatelemzés oldaláról.

Itt szeretném felhívni a munkavédelmi képviselők és bizottságok figyelmét, hogy a Munkavédelmi törvény és a MÁV Zrt. MvSz-ben biztosított jogaik alapján nekik is lehetőségük (feladatuk) van a munkáltató azon döntései előkészítésében, amelyek hatással lehetnek a munkavállalók egészségére. Állíthatom, hogy az osztott munkaidő jelenlegi feltételei hatással lehetnek munkatársaink egészségére.

E hatások feltárása, a munkavállalók egészségére, testi épségére kockázatot jelentő veszélyek azonosítása, illetve ezek megszüntetése a munkáltató feladata.

Mivel az osztott munkaidővel kapcsolatban fennálló veszélyeket (biológiai és az esetleges hideg munkakörnyezetből eredőek) nem tárták fel, a kockázatelemzéseket munkabiztonsági és munkaegészségügyi szempontból felül kell vizsgálni.

Ugyanakkor a munkaegészségügyi szolgálatnak további jelentős szerepe van a munkahigiéné területén. Természetesen a váltott és tisztított ágyneműhuzat tekintetében nincs szükség jogszabályi hivatkozásra – úgy gondolom, ez csak empátia kérdése –, hiszen a XXI. században ez alapvető higiéniai elvárás és követelmény is egyben.

Nézzük, milyen minimális munkavédelmi követelményeket támaszt a 3/2002. sz. SZCSM-EÜM rendelet a munkahelyekkel kapcsolatban, melyeket a szolgálatmegszakítások alkalmával figyelembe kell venni:

Munkahelyek fűtöttsége – biztosítandó hőmérséklet hideg évszakban 20-22 fok.

Problémát jelent a széntüzelésű kályhával felszerelt szolgálati helyeken e hőmérséklet biztosítása, hiszen az osztott munkaidő alatt a helyiség hőpótlása nem megoldott. Ismerve az épületek és a nyílászárók állapotát, a helyiségek hővesztesége igen nagy.

Megoldást a korszerű fűtési módszerek alkalmazása (villanykályha, hőtárolós kályha, légfűtés), modern, több légkamrás nyílászárók beépítése jelentene.

Itt kell megemlíteni a széntüzelés rossz hatásfokát, kedvezőtlen környezetvédelmi hatását, valamint azt, hogy az égéstermékek megfelelő szellőzés nélkül erősen szennyezhetik a munkahely levegőjét.

Összegezve, a jelen állapot nem felel meg a munkahigiénés, munkavédelmi követelményeknek. Sürgősen szükség van a pihenés feltételrendszerének kidolgozására, Kollektív Szerződésben történő rögzítésére, a fennálló kedvezőtlen körülmények mielőbbi megszüntetésére.

Kondor Norbert
MÁV Zrt. KMvB társelnöke

Felújítás előtt és után

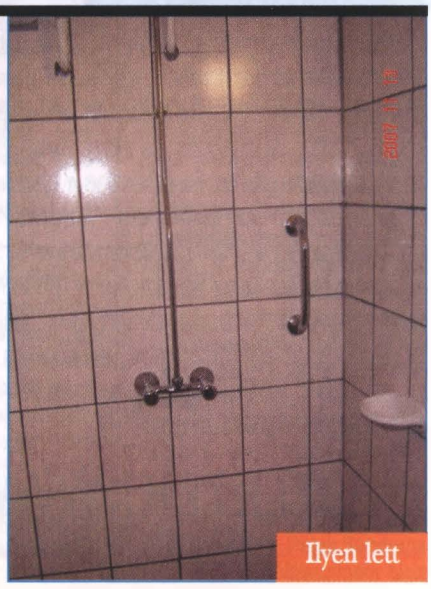
Ilyen volt

Szolnok Kocsivizsgálat-Szolgáltatási Telephelyen a munkatársak és vezetőik is régóta szerették volna felújítani az állomás épületében lévő szociális blokkot.

Magam és munkatársaim nevében köszönöm a Vasutasok Szakszervezete segítségét abban, hogy a felújított helyiséget 2007. november 13-án ilyen szép állapotban átvehettük.

Ígérjük, hogy ezt az állapotot megőrizzük.

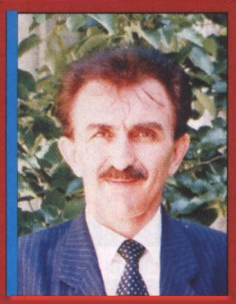
Hegedűs István, telephelyvezető


Ilyen lett

MÁV Zrt.

KÜT Hírlevél 2007. november

Központi Üzemi Tanács



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Soros KÜT ülés: 2007. november 12.

Elsőként a MÁV Zrt. Gépészeti Üzletág járműfenntartási tevékenységének önálló társaságba szervezésének koncepciója című előterjesztéshez tett szóbeli kiegészítést *Zaránd György* főosztályvezető. Bemutatta a gépészet MÁV csoporton belüli helyét, majd szólt a járműjavítók összevonásának indokoltságáról. Ismertette a szervezet átalakításának folyamatát és a legfontosabb feladatokat. Hangsúlyozta, hogy hatékonyság javításával csökkenthetők a költségek, miközben egy erősödő konkurenciával kell számolni. Ezért a járműfenntartási tevékenység versenyhelyzetbe hozása érdekében szükséges a humánerőforrás, a technikai valamint kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése. A MÁV-tól elkülönülten tervezik az anyagellátást, valamilyen közös anyagellátási platform és folyamat kialakításán dolgoznak, mondta a főosztályvezető. Első lépésként 2008. január 1-jével a fenntartási területen 3300 fővel megkezdi tevékenységét a MÁV-Gépészet Vasútijármű Fenntartó és Javító Zrt., mely társaság 2008. április 1-jével kiegészül a járműjavító divízióval. A szakanyagokat a társaság tulajdonába kapja, mint ahogyan a működéséhez szükséges technikát, a járműkarbantartás- és javítás technológiai berendezéseit is. A fenntartás és a vontatás eszközeinek pontos szétválasztása megkezdődött november elején. A főosztályvezetői tájékoztató után *Zsoldos Marianna* humánerőforrás igazgató ismertette a munkavállalókat közvetlenül érintő feladatokat. Megelőzve a jelenlévő üzemi tanácsok képviselőiben felmerülő kérdéseket, az alábbiakat mondta el: a munkavállalók 2008. január 1-jétől munkajogi jogutódlással kerülnek át az új társaságba, a MÁV Zrt. KSZ juttatásai és azokhoz kapcsolódó megállapodások 2008. december 31-ig érvényben vannak. A menetkedvezménnyel kapcsolatban elmondta, hogy a Vasúti Törvény és a jelenlegi gyakorlat alapján járnak el, vagyis aki 2007. december 31-én rendelkezett MÁV munkaviszonnyal, az továbbra is kapja a családtaggal együtt. Azon munkavállalók, akiket az új társaság 2008. január 3-ától alkalmaz, már nem részesülnek a vasúti szabadjegyben. A tájékoztatók után a KÜT tagjai és a jelenlévő üzemi tanács képviselők fogalmazták meg észrevételeiket, feltették kérdéseiket.

A **második** napirendi pont keretében a 2007. évi szociális segélykeretből a nagycsaládosok részére elkülönített keretösszeg felhasználási módjára tette meg a munkáltatói javaslatot *Masa Beáta* osztályvezető. A rendkívüli élethelyzetbe kerülő munkavállalók részére elkülönített fel nem használt keretből közel 3 millió Ft átcsoportosításával – gyermekenként 10000 Ft-os ajándékutalvány – odaítéléséről döntött a testület. Ez az intézkedés érinti a MÁV Zrt., a MÁV Start Zrt, a ZáloRasz Zrt. és a Vagyonkezelő Zrt. munkavállalói közül a nagycsaládosokat (5-12 gyermek). Összességében ez 222 családban 1265 gyermeket érint. Az utalványokat december elején kapják meg a munkavállalók.

A **különféléken** belül az ingatlanértékesítések kapcsán a testület arról döntött, hogy a bontó és bíráló bizottságban az érintett terület 1-1 KÜT tagja vegyen részt. A pécsi Mediterrán Hotel értékesítéséből a teljes bevételt jóléti és szociális célra kell fordítani. A munkáltató átadta a Pályavasúti Üzletág 2007. I-III. negyedévi foglalkoztatási céljainak megvalósulásáról szóló tájékoztatóját, valamint a MÁV Zrt. munkaköri rendszerének áttekintése című előterjesztést. Két szociális segélyt is megítéltek.

Soros KÜT ülés: 2007. november 26.

Az **első** napirend keretében *Zsákai László György* főigazgató tájékoztatta a testületet a MÁV-Trakció Zrt. 2008. január 1-jei induló létszámtervéről, a vállalat SZMSZ-éről, valamint a Döntés Hatásköri Listáról. Az ülésen résztvevő üzemi tanácsok képviselői elmondták véleményüket és feltették kérdéseiket. Ezekre válaszolva a főigazgató elmondta, hogy kinek mi lesz a feladata, így a külsős felvigyázóknak a telepi rendezés felügyelete, és egyfajta állagmegőrző funkció. Az S8 projekt már *„finomságokkal"* foglalkozik a főbb kérdéseket, mint az ingatlangazdálkodás már megtárgyalták. *Szűcs Lajos* humánpartner vezető hangsúlyozta, hogy 2008. január 1-jétől a Trakció nem diszponál a bérlakások felett, a bentlakó viszi magával a jogot, de újat már nem kap amíg erre nincs megállapodás, mivel az ingatlanok maradnak a MÁV Zrt.-nél. A telepi vágányok a pályavasúthoz kerülnek.

A **második** napirend során a MÁV Zrt. 2006. évi és 2007. I-IX. havi munkabaleseti helyzetéről, valamint a MÁV Zrt. területén 2006-2007. években tartott munkabiztonsági szemlék tapasztalatairól készített írásos előterjesztéshez tett szóbeli kiegészítést *Dr. Debreczeni Katalin* osztályvezető. A Központi Munkavédelmi Bizottság tagjaival kibővített ülésen értékelte a két testület az elért eredményeket, és felhívta a figyelmet a hiányosságokra.

Az osztályvezető asszony válaszában kiemelte, hogy az egy baleseti sérültre jutó kiesett munkanapok száma jelentősen, 10,1%-kal csökkent. A munkabiztonsági szemlék működtetett rendszere szervesen beépül a MÁV Zrt. belső ellenőrzési rendszerébe, jelentősen hozzájárul a biztonsági kockázatok, közvetetten a munkabalesetek és megbetegedések csökkenéséhez, hatékonyságát azonban a rendelkezésre álló források várhatóan a jövőben is behatárolják. Zárszavában szólt az utóellenőrzések jelentőségéről.

Harmadikként az Ingatlangazdálkodási Igazgatóság megbízott igazgatója, *Buzinkay Tamás* ismertette a MÁV Ingatlanbefektetési Alap alapításának célját. Ezek között szerepel az ingatlanállomány folyamatos korszerűsítése, fejlesztése, az ingatlanportfolió átlátható, szakszerű, költséghatékony vagyonkezelése. Az Alap vagyonát 50%-ban a MÁV Zrt. tulajdonában lévő ingatlanok apportja, míg a másik 50%-ot a befektetők által jegyzett befektetési jegyek testesítik meg. Az apportált ingatlanok között szereplő két jóléti intézmény közül a szombathelyi óvoda értékesítését támogatta, míg Szolnok esetében tájékoztatást kér a KÜT.

A különféléken belül a MÁV Zrt. 2008. évi bérfejlesztési javaslatát tekintette át a testület.

MVJ MÁV Vasjármű Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94/521-800 • Fax.: 94/313-315
E-mail: info@mvj.hu • Honlap: www.mvj.hu

MTU FRIEDRICHSHAFEN SERVICE Dealer
BEHR INDUSTRY Service
VOITH Engineered reliability Turbogetriebe Service

Tevékenységeink:

- dízelmozdonyok (M43,M47), motorvonatok (Bz-mot,), személykocsik, teherkocsik javítása, korszerűsítése,átépítése,
- InterPici, iker motorvonat gyártása,
- speciális vasúti jármű gyártás, javítás,
- jármű fő- és részegységek gyártása (Railpack),
- MTU (motor), Behr (hűtő), Voith (hajtómű) szakszervíz tevékenység.

Minősítések:

ISO 9001:2000
DIN 6700-2
DIN EN 729-2
ÖNORM M 7812
Railion (DB) minősítés

VESZTESEK, NYERTESEK, KAPCSOLATAIK RÉVÉN ÜGYESKEDŐK „IGAZGATTÁK" A VADNYUGATI VASUTAKNAK MÁR A NYOMVONAL KIJELÖLÉSÉT IS. AMI VISSZANÉZVE CSAK EGYSZERŰ TUDOMÁNYOS MUNKÁNAK TŰNIK, AZT IS ÁTHATOTTA A HATALOM, A PÉNZ – ÉS AZ EGYÉNI SORSOK ÖNTÖRVÉNYŰSÉGE.

Vasutak a Vadnyugaton (5. rész)

Vesztesek

A vasúti nyomvonal kijelölése (elméletileg!) nem több, mint tudományos munka: alapos topográfiai – régiesen: térrajzolói –, geológiai kutatások eredménye, amely (gyakorlatilag!) szükséges a vasút töltéseinek, viaduktjainak, alagútjainak megépítéséhez.

A Vadnyugat meghódításának, használatba vételének közfelfogását (tudatosan vagy önkéntelenül) egyaránt szolgálták a kóbor utazók; a határtalan függetlenségre vágyó prémvadászok; a trapperek; a kíváncsi felfedezők (voyageurok); a keleti partvidék már létező ipari nyomorúságából Nyugat felé boldogságot keresők; az Európából milliószámra érkezők; a királyi (elnöki) megbízottak; a rögeszmés megszállottak – s később még mindazok, akik mindebben (tehetségük vagy kapcsolataik révén) fényes üzletet láttak.

A legendás *Lewist* és *Clarkot* – igaz, még nem a vasutat, hanem a Napkirályt szolgálandó – *René Robert Cavelier Sieur de La Salle* (1643-87) előzte meg a jelentős pionírok közül. A franciaországi Rouneban született felfedező 1666-ban telepedett le Kanadában, majd az Ohio és a Mississippi folyókon 1682-re ért le a mai New Orleansig, s XIV. Lajosról Louisiananak nevezte el a mai USA teljes középső sávját, amely így az Egyesült Államok mai területének közel egyharmadát tette ki akkor. Az immár francia területen 1684-ben expedíciót indított,

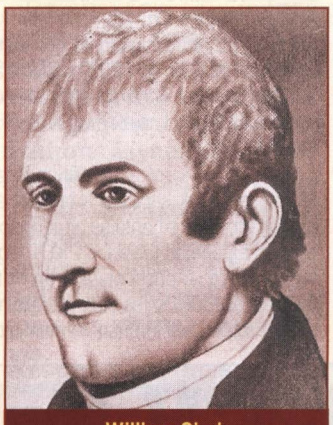
René Robert Cavelier Sieur de La Salle

hogy a Mexikói öböl mentén francia településeket létesítsen, azonban személyiségének zordsága annyira elkeserítette a kísérőit, hogy (a Texas területére eső) Brazos folyónál meggyilkolták.

Térrajzolók

A Virginiában született, vadonban felnőtt, majd a hadseregben is szolgáló *Meriwether Lewis* (1774-1809) sem járt sokkal jobban. Az Egyesült Államok kontinensnyi országgá terebélyesedését megalapozó kapitány, *Thomas Jefferson* elnök magántitkára főnökétől nehéz feladatot kapott. Az általa vezetett Északnyugati Felfedező Különítménynek az lett a dolga, hogy eljusson a Mississippi mellékfolyójának, a Missourinak a forrásvidékéhez, s vízi összeköttetést keressen nyugat felé a földrészen keresztül a Csendes-óceánba tartó Columbia folyóval; magyarán: feltérképezze a *Napóleontól* 23 millió dollárért frissen vásárolt Louisiana északi részét. 1804. május 14-én indult a hősköteménybe illő utazás. Vele tartott a katonatárs, *William Clark* (1770-1838), akit Lewis a helyettesének nevezett ki, s aki barátjánál messze jobb elöljáró és társasági ember volt; mi több, az ő ügyességén múlt, hogy az indiánokkal – legtöbbször – sikerült megállapodni a békés továbbhaladásban. Mellesleg Clark *York* nevű szolgája volt az első fekete, akit az ún. határvidéken (Vadnyugaton) láttak. Az ötven férfiból 1805 tavaszán (kb. félúton) már közel húszan visszafordultak. A csapat végül 6400 km megtétele után 1805. november 7-én érkezett meg Gray's Baybe, a Columbia folyót a Csendes-óceánnal összekötő tölcsértorkolathoz. Nagy segítségükre volt egy francia kanadai *„voyageur", Toussaint Charbonneau,* illetve annak sosóni indián felesége, *Sacayawea.* Hogy megnyerjék az asszonyt és népét, felfogadták tolmácsnak a férjét. A mesés Észak-nyugati Átjárót ugyan nem találták meg, de feltérképezték a vidéket, és angol nevet adtak a helyeknek. Iowaban az oto és a mizuri indiánokkal folytatott sikeres egyezkedés helyét pl. elnevezték Council Bluffsnak (Tanácskozó Szirtnek); természetesen az elnök, *Jefferson* is bekerült a névadók közé. A Snake folyónál már annyira összefagytak, hogy a Columbia következő mellékfolyójánál megszületett a Hungry Creek (Éhes patak) is. Lewis 1808-tól Louisiana kormányzója lett, azonban hivatalában elkövetett szabálytalanság vádjával kellett szembenéznie, s amikor Washingtonba utazott, hogy szeplőtlenségét bizonyítsa, tisztázatlan körülmények között 1809. október 11-én elhunyt, s máig nem tudni még azt sem, hogy öngyilkosság vagy gyilkosság történt-e. (Clark az indián ügyek felelőse lett, majd a missouri terület kormányzója.)

Meriwether Lewis



William Clark

A vad Délen kutatóutat vezető *Zebulon Montgomery Pike* (1779-1813) egy évvel még kevesebbet élt, mint Lewis. 1804-ben a Mississippi forrását keresve feltérképezte a folyó felső szakaszát. 1806-ban indult legendás útjára St. Louistól nyugat felé a Missourit követve. Végigkutatta az Arkansas folyót, a Rio Grande völgyét, s a Sziklás hegység lábáig jutott. Ott egy (általa soha meg nem mászott) hegycsúcsot ugyan máig Pike's Peaknek neveznek, de mindez nem volt vigasz az expedíció során spanyol fogságba esett, s a nehéz vasban egy évet eltöltő hadnagynak. Pike már tábornokként az 1812-15-ös angol-amerikai háborúban Yorknál (ma Toronto) ugyan győzött, de még aznap, 1813. április 27-én a visszavonuló angolok által felrobbantott hadianyag raktár falából elszabadult kő halálra sújtotta. Már csak égi elégtétel számára, hogy lelkesítő példáját még az 1860-as évek telepesei is akként ápolták, hogy szekereik ponyvájára felírták: *„Pike's Peak vagy a kudarc."*

Zebulon Montgomery Pike

Vonat a Holdra...

A transzkontinentális vasút ügyének első, névről ismert szószólója a Walesből az Egyesült Államokba tizenkét évesen érkező *John Plumbe* (1809-1857) volt, akit leginkább csak a daguerrotípia kőnyomással való sokszorosításának, a *„plumbeotípiának"* az atyjaként ismernek – a legmélyebbre ásó művészettörténészek. Plumbe már ifjan a pennsylvaniai vasutak felügyelője volt, majd Iowaban jogot tanult, s a határvidék peremén Dubuque körzet államügyésze lett. Ideje nagy részét azonban azzal töltötte, hogy az általa kigondolt vasút ügyének érdekében gyűléseket tartott és kongresszusi képviselőkkel levelezett. 1838-ban beadvánnyal fordult a képviselőházhoz, ahol azt állapították meg, hogy: *„kérése ugyanolyan agyrém, mintha valaki azt kérné, hogy vonatot indítsanak a Holdra".* A csalódott férfi 1840-től belevetette magát a fényképezésbe, s szerzett (némi) elismerést, de találmányát (plumbeotípia) nem szabadalmaztatta, ígéretesnek tetsző képeit *„nem menedzselte".* Mi több, 1848-tól csatlakozott a kaliforniai aranyásókhoz. Az oly sokaknak később aranyat fialó gondolat (a transzkontinentális vasút) megálmodója nem bukkant aranyra, már csak azért sem, mert ott is a transzkontinentális vasút volt a rögeszméje. Amikor az ország távoli zugából 1857-ben fáradtan visszatért Iowaba, s megtudta, hogy mások közben ellopták a nagy álmát, s már a megvalósításán munkálkodnak, a hír végképp letörte, s önkezével vetett véget életének.

Fehérvári Nándor

Amit a 2008. évi nyugdíjváltozásokról tudni kell

A VÁLTOZÁSOKAT A NYUGDÍJRENDSZER BELSŐ IGAZSÁGTALANSÁGAI, ELLENTMONDÁSAI TESZIK SZÜKSÉGESSÉ. A BŐKEZŰ ÍGÉRGETÉSEK A MEGÁLLAPÍTÁSI SZABÁLYOKBAN, A DEMOGRÁFIA ALAKULÁSA (ÉLETKOR MEGHOSSZABBODÁSA), AZ INDULÓ NYUGDÍJAK ÉS ÁTLAGKERESETEK KÖZÖTTI ARÁNY UTÓBBI IDŐBEN TÖRTÉNŐ MEGNÖVEKEDÉSE (2005-BEN AZ ÚJONNAN MEGÁLLAPÍTOTT ÖREGSÉGI NYUGDÍJAK A NETTÓ KERESETEK 84%-ÁT TETTÉK KI!), MIND AZ OKOK KÖZÖTT SZEREPELNEK.

A változás egyik eleme az úgynevezett *„teljes nettósítás"*, azaz a nyugdíj kiszámításánál a teljes nettó keresetet kell alapul venni. Eddig ugyanis csak a személyi jövedelemadóval kellett csökkenteni a beszámítható keresetet, a többi járulékkal nem. Ez azt jelentette, ha valaki olyan évben ment nyugdíjba, amikor járulékot emeltek, akkor magasabb induló nyugdíjat állapítottak meg, mint amikor nem volt változás.

Ezt az ingadozást szüntetik meg 2008. január 1-jétől, amikor a valódi nettó kereset lesz a nyugdíjszámítás alapja.

Ugyanakkor a hosszú szolgálati idővel rendelkezők előnyt élveznek azzal, hogy 40 év szolgálati idő felett az eddigi évenként 1,5% helyett 2%-os mértékkel ismerik el az éveket a nyugdíjskálán.

Másik fontos változás a *„teljes valorizáció"* alkalmazása.

A valorizáció azt jelenti, hogy a régebbi, alacsonyabb nominális színvonalú kereseteket az aktuális színvonalon kell számításba venni. Jelenleg a kereseteket 1988-tól számítják be a nyugdíjba, így az említett új valorizációs szabály szerint az 1988-2006-ig esedékes kereseteket a 2007. évi szintűre emelik. Ez növeli az induló nyugdíjakat.

Változik az előrehozott, azaz a korhatár alatti öregségi nyugdíjazás feltétele is. Nevezetesen a biztosításban lévő jogviszony megszüntetése után – ha az egyéb feltételek fennállnak – lehet csak igényelni a nyugdíjat.

A nyugdíjazás után lehet újabb munkaviszonyt létesíteni, de bizonyos mértékű jövedelem megszerzése esetén a nyugdíjat szüneteltetni kell. Ez az összeg a minimálbér 12-szerese. A keresetet évente külön-külön kell vizsgálni.

Végül 2008. január 1-jétől bevezetnek egy új társadalombiztosítási ellátást, a rehabilitációs járadékot, amelyet olyan csökkent munkaképességű egyén igényelhet, akinek az új komplex orvosszakértői bizottság az egészségkárosodását 50-79% között állapítja meg és rehabilitálható. A jogosultság *feltétele*, hogy az életkora szerint szükséges szolgálati idővel rendelkezzen, továbbá kereső tevékenységet nem folytathat.

Összege: az azonos szolgálati idővel és keresettel rendelkező III. csoportos rokkantsági nyugdíj 120%-a, és a rehabilitáció időtartamára, de legfeljebb 3 évig jár. A járadék összegéből nyugdíjjárulékot kell fizetni, viszont folyósításának időtartama szolgálati időnek számít.

Dr. Huszti Rezsőné

Életműdíjat kap a vasutas nótaénekes

Újra a színpadon Lente Lajos

Az elmúlt évtizedek két országos hírű, de határokon túl is ismert nótaénekese lépett újra színpadra Debrecenben.

Lente Lajos több évtizedet dolgozott a vasútnál, különböző munkakörökben. 1991-ben vonult nyugdíjba Debrecenben a MÁV Igazgatóságtól. Több nagylemeze, tizennyolc hangkazettája és több CD-je jelent meg.

Hatszor járt az Óceánon túl Amerikában és Kanadában, ahol teltházas koncerteket adott a kint élő magyaroknak. Vasúti rendezvényeken is gyakran fellépett. Kor- és szakmatársa Lovas Lajos, akivel az országhatárokon túl is ismertek. A két művész hű maradt Hajdú Bihar megyéhez, a több mint hét évtized nagy részét itt élték le. A művészek gyakran szerepeltek a Magyar Rádió nótaműsoraiban, a TV-ben és számtalan hanghordozón is megjelent előadásukban sok dallam.

A népszerű előadók 2007. október 27-én 17 órakor közös műsort adtak Debrecenben *„Visszanézek életemre"* címmel. A műsorban több meghívott vendég is közreműködött *Jeremiás Béla* és népizenekara kíséretével, a Vasutas Művelődési Központban.

A több mint négy évtizedes sikeres művészi tevékenység elismeréseként a Magyar Nótaszerzők és Énekesek Országos Egyesületének Elnöksége mindkettejüket életműdíj kitüntetésben részesítette.

Írás és fotó: Seress István

Egy „utolsó" nyugdíjas találkozó emlékére

OKTÓBER KÖZEPE TÁJÁN LEVELET KAPTAM VOLT MUNKAHELYEMTŐL, A MÁV ZRT. NYUGDÍJIGAZGATÓSÁGTÓL.

Mivel tudtam, hogy a MÁV vezetése 2007. december 31-ével – anyagi okok miatt – lemondott a közel 140 éves önálló vasutas intézményről és ezzel együtt a vasutas nyugdíjasok 120 ezres társadalmáról is, kíváncsian bontottam fel a levelet. Meghívó volt benne október 25-re, egy *„utolsó nyugdíjas találkozóra"* invitáltak. Meghatódtam! A találkozón nyugdíjas kollégáim közül is többnek könnybelábadt a szeme. Jóleső érzés volt, hogy a jelenlegi kollégák sok munkájuk (átadás-átvétel) mellett, sorsuk bizonytalansága közepette is gondoltak régi munkatársaikra és néhány kellemesen eltöltött órával ajándékoztak meg bennünket.

Köszönjük kollégák a szeretetnek ezt a megnyilvánulását és kívánjuk, hogy egzisztenciátokat megtartva, szerencsésen boldoguljatok további életetekben.

A volt munkatársak nevében

Dr. Huszti Rezsőné

Szakmai vetélkedő Istvántelken

A „Szakma Fiatal Mestere” távközlési vetélkedő országos döntőjének adott otthont a Baross Gábor Oktatási Központ budapesti István-telki tanműhelye. Véletlen egybeesés, hogy ezen a napon adták át a mozdonyszimulátort. Megjelentek a területi verseny győztesei, a második és harmadik helyezettek, akik oklevelet és tárgyjutalmat vettek át a Vasutasok Szakszervezete TEB Szakmai Képviselet tagozatvezetőjétől.

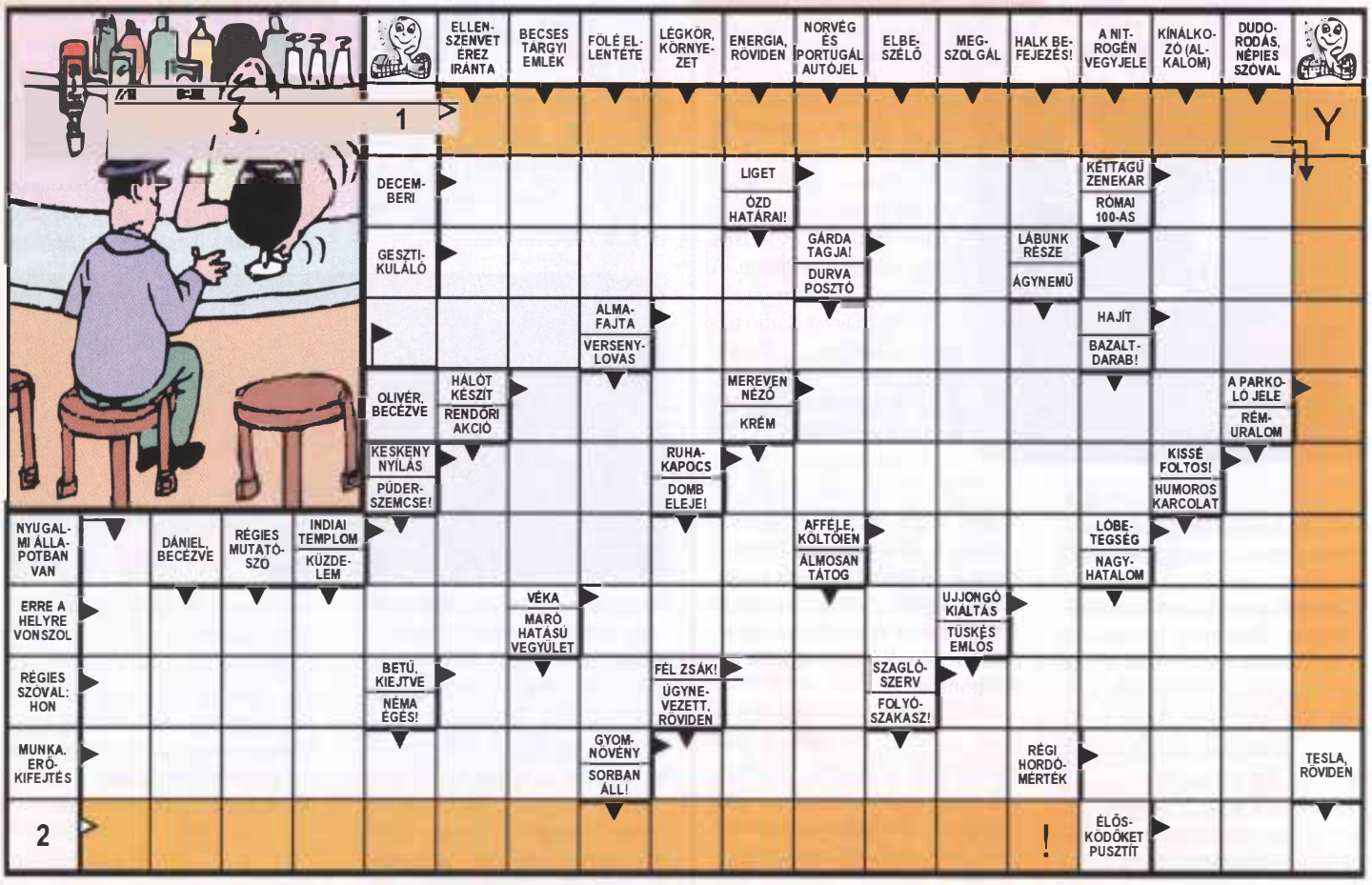
Az országos döntőn csak az első és második helyezettek versenyeztek. A vetélkedő menetét *Szalai Róbert* házigazda ismertette. Elsőként a gyakorlati feladatokkal kellett a versenyzőknek megbirkózniuk. Ezek között szerepelt az egyenes és keresztkötés, hangkapcsolat létesítése két készülék között, valamint IP telefon hibakeresés. Ezt követően a *„házi feladatot”* mutatták be a versenyzők. Csapatmunkaként egy prezentációval kellett az adott terület megoldásra váró feladatát elkészíteni.

A legnagyobb sikere a dombóvári utastájékoztatás korszerűsítésére vonatkozó javaslatnak volt. Végül a versenyzőket elméleti tudásukról faggatta a szakmai zsűri, melyben helyet foglalt *Szesztay Pál* és *Gajdos György* – akik egyébként az írásbeli és az elméleti kérdéseket összeállították –, valamint *Géczi Tibor* távközlési osztályvezető, a zsűri elnöke.

A MÁV Zrt-nél a következő években szerepel az információs rendszer korszerűsítése, az akusztikus és vizuális utastájékoztató berendezések üzembehelyezése, melyeket csak magas szintű szakmai tudással rendelkező szakemberek tudnak majd javítani. Ehhez adta meg az alapot a régi hagyományok felkarolásával a fiatalok részére megrendezett szakmai verseny.

Az első helyezett *Imre Bálint* Budapestről, a második *Földesi Tamás* Debrecenből, a harmadik *Kohn Gábor* Dombóvárról érkezett.

Bodnár József
Vasutasok Szakszervezete
TEB Szakmai Képviselet



Titkári tanfolyam Kiskunfélegyházán

A Vasutasok Szakszervezete Szegedi Területi Képviselet 2007. november 8-9-én Kiskunfélegyházán tartotta tanfolyamát az alapszervezeti titkárok és TB tagok részére. A tanfolyam, amelyen huszonöt tisztségviselő vett részt, a Területi Képviselet által kidolgozott tematika alapján zajlott.

Elsőként *Tóth Lajosné* területi titkárhelyettes tartott tájékoztatót a felnőttképzés jelentőségéről. A tájékoztató során írásos dokumentumokat is kaptak a kollégák, amelyeket kérdések és vélemények formájában meg is vitattak.

A tanfolyamon kiemelt szerepet kapott a kommunikáció és a konfliktuskezelés. A munkahelyi tárgyalásokról, a Munka Törvénykönyve és a Kollektív szerződés fontosabb elemeiről tartott ismertetők között csapatépítő tréning segített megerősíteni a különböző szakmáknál dolgozó tisztségviselők együttműködési készségét.

Az estébe nyúló kötetlen beszélgetés témája természetesen a november 7-én tartott sztrájk, illetve annak tapasztalatai voltak.

A Vasutasok Szakszervezete elnöke, *Simon Dezső* fórumot tartott, melynek szintén a mellékvonalak sorsa és a sztrájk adta a vezérfonalát. Az elnöki tájékoztatót élénk vita követte, amelyet a vasútért való aggódás jellemzett.

A visszajelzések megerősítették, hogy sok munka vár még ránk, de ennek a képzésnek is köszönhetően tisztségviselőink egyre felkészültebben állnak a feladatok elé.

A résztvevők leszögezték: jövőre folytatják újra együtt.

Sebők Tamás
TK titkár

Forgalom-Pálya-TEB=PÜK

2007. november 26-án a Vasutasok Szakszervezete SZMSZ-ének megfelelően megválasztották a Pályavasúti Üzletági Képviselet (PÜK) vezetőjét és helyettesét. A PÜK vezetője dr. Kotter József, a Távközlési, Erősáramú és Biztosítóberendezési Szakmai Képviselet (TEB SZK) vezetője, vezetőhelyettese Szabó Gyula, a Forgalmi Szakmai Képviselet vezetője lett.

A PÜK-be három tagot delegált a Forgalmi SZK és 2-2 főt a TEB SZK és a Pályamérnöki Létesítmények SZK. A PÜK tagjai hangsúlyozták, hogy a MÁV Zrt. szervezeti változásai következtében a Pályavasúti Üzletághoz tartozó VSZ-tagok és munkavállalók képviseletét erősíteni kell.

Dr. Kotter József

A PÜK tagjai:

Dr. Kotter József: vasúti telefon: 01/10-00, mobiltelefon: 06-30/217-2581, e-mail: kotter@t-email.hu

Szabó Gyula: vasúti telefon: 010/10-66, mobiltelefon: 06-70/331-4230, e-mail: forgalom@vsz.hu

Asztalos László: vasúti telefon: 01/57-06, mobiltelefon: 06-30/932-1562, e-mail: pmli@vsz.hu

Sebők Tamás: vasúti telefon: 06/15-23, mobiltelefon: 06-30/699-4318, e-mail: sgtk@vsz.hu

Nagy Zsolt: vasúti telefon: 05/45-03, mobiltelefon: 06-20/542-91030, e-mail: nagyimrezsolt@citromail.hu

Rabb László: vasúti telefon: 03/72-04, mobiltelefon: 06-70/3694550, e-mail: rabblaszlo@freemail.hu

Pinczés Ferenc: vasúti telefon: 03/25-01 mobiltelefon: 06-30/928-6358, e-mail: pinczesf@citromail.hu

Beneficial

Lépjen egy nagyot előre!

Forint alapú személyi kölcsön 100 000 Ft-tól 3 millió Ft-ig a VSZ tagjainak

Hitelösszeg	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
400 000 Ft	12 100 Ft*	0 Ft	29,99%
700 000 Ft	19 127 Ft*	0 Ft	23,73%
1 200 000 Ft	31 500 Ft*	0 Ft	21,41%

Hívjon minket még ma: **(06-40) 480-480**

A HSBC Csoport tagja

A személyi kölcsön odaítélése minden esetben a Beneficial Zrt. által elvégzett hitelbírálat függvénye. A személyi kölcsön kondíciói tekintetében a Beneficial Zrt. mindenkori Hirdetményei az irányadóak. A THM mértéke a feltételek változása esetén módosulhat. Részletes információért érdeklődjön Ügyfélszolgálatunkon a fent megjelölt telefonszámon.
*A fenti példáknál a futamidő 60 hónap

THM: 21,41-32,92%

BUDAPEST BANK

A GE Money Bank tagja

A Vasutasok Szakszervezete gondoskodása révén **Ön most különleges kedvezményekkel veheti igénybe a Budapest Bank szolgáltatásait!**

A Privát Kölcsön XSL-t bármire felhasználhatja: lakásfelújításra, lakásvásárlásra, autóvásárlásra, tartós fogyasztási cikkek vásárlására, vagy akár utazáshoz is. Amire csak kedve tartja!

Hiteligényét **72 óra alatt** elbíráljuk és folyósítjuk*.

Nézzünk példát egy törlesztőrészletre!

900 000 Ft 72 hónapra csak 18 767 Ft/hó

A piac egyik legkedvezőbb árú személyi kölcsöne mellé még egy **számlavezető bankot** is adunk.

Az XSL folyószámlacsomagban a számlanyitástól számított egy évig a havi számlavezetési díj 0 Ft, illetve a következő szolgáltatásokat kérheti Ön havidíjmentesen:

- Bankkártya (Visa Electron, Cirrus Maestro)
- Budapest Mobilbank Plussz

Várjuk Önt is kedvezményeinkkel bankfiókjainkban!
Kérjük, hozza magával szakszervezeti kártyáját!

Ez a hirdetés nem minősül ajánlattételnek. A bank a kölcsönt a hitelelbírálat feltételei alapján nyújtja.
* Az akció időtartalma alatt a Bank vállalja, hogy minden Budapest Bank fiókban, és hitelpontban hiánytalan dokumentációval, Privát Kölcsön XSL kondícióban, az akciós árazást kérve benyújtott hiteligénylés esetén visszafizeti az ügyfél részére a folyósítási jutalékot, amennyiben a jóváhagyott hitel nem kerül folyósításra a benyújtást követő harmadik munkanap végéig.
A pontos törlesztőrészletet a bank a jóváhagyás napján határozza meg.
A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt és a feltételek változása esetén mértéke módosulhat. A folyósítási jutalék visszafizetésére a kampány lezárta után kerül sor. A kondíciók abban az esetben érvényesek, amennyiben a Kölcsönszerződés megkötésének időpontjában az Ügyfél a Banknál Lakossági Forint Bankszámlával vagy Befektetési Számlával rendelkezik, és a kölcsön futamideje alatt rendszeres havi jövedelmét a Bankszámlára utaltatja, és a kölcsön törlesztését a Bankszámláról indítja, valamint vállalja, hogy havonta legalább még egy átutalást indít
Az akció 2007. 11.01-től 2007.12.31-ig tart, és az ezen időszakban benyújtott hiánytalan hiteligénylésekre vonatkozik, illetve akciós árazást 300 000 Ft és 1 300 000 Ft között biztosít a bank különböző futamidőkkel, illetve változó THM értékekkel. A fent említett példa Teljes Hiteldíj Mutatója:

THM: 15,70%

Térjünk a lényegre!

■ **Dolgozói Infovonal: 06-40-44-77-44** ■ **www.budapestbank.hu**