



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselőlet Záhony

# ZÁHONYI VASUTAS

I. évfolyam, 35. szám

2012. január 23.

## Türelmünk határai



*Az elmúlt években már sajnos megszokhattuk, hogy az év végi bértárgyalások áthúzódnak az újév első heteire. Így van ez idén is, azzal bonyolítva a helyzetet, hogy a vasút mozgástere igen szűk lett, hiszen tulajdonos bár kívül áll a tárgyalásokon, mégis mindent meghatároz.*

*Így volt ez a legutóbbi, január tizenkilencedikei tárgyalásokon is, hiszen a vasút képviselői jottányit sem voltak hajlandóak elmozdulni eredeti álláspontjukról. Ez bizony azt jelenti, hogy gyakorlatilag meg vannak fosztva az önálló döntés jogától.*

*Persze, tudjuk, hogy pénzügyi, gazdasági, meg ki tudja még milyen válság van, de joggal várja el minden vasutas, ha egyszer a vezetés tárgyalásra készül, akkor legyen miről beszélni a feleknek. Úgy látszik, ez idén nem fog menni, azt pedig úgy a vezetőink, mint a tulajdonos figyelmen kívül hagyják, hogy nem a vasutasok tehetnek a válságokról, viszont mi vagyunk, akik a legnagyobb terheket viseljük.*

*Hab a tortán, vagy inkább szomorú valóság, hogy a társ szakszervezet sem mindig a vasutasok érdekei szerint tárgyal. Vezetőink helyett is szóltak képviselőik, mikor kapásból elutasították szakszervezetünk javaslatát, miszerint legyen idén is a VBKJ része az internet előfizetés. Nem kedvezményes adózás alá esik ugyan, de sok vasutas írt alá hűségnyilatkozatot, nekik talán segítené a lehetőség.*

*A napokban eszembe jutottak egy öreg vasutas szavai, amit még kezdőként hallottam tőle, mert panaszkodtam, hogy kimaradtam a „záhonyi pénz”-ből: „Tudod, lányom, sose várj többet, mint a múlt hónapban kaptál, akkor nem fogsz csalódní. És ha mégis adnak valamit pluszba, akkor biztosan jól fog esni.” Elgondolkodtató szavak, de talán még marad türelmünkől február elejére is.*

Juhász Tiborné

## Az állam mostohája II.

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

*Mi oka volt a VDSZSZ létrejöttének, hogyan történt?*

Az akkori helyzetben nem volt nagy meglepetés, hogy szakszervezetünk felbomlott. Gaskó István kilencvenben vált ki belőlünk az embereivel, amit talán sikerült volna megakadályozni, ha határozottabbak vagyunk. Sajnálom, hogy a VSZ darabokra hullott, mert egy dolgot akkor is lehetett látni, hogy az érdekvédelmet valahogyan biztosítani kell, és csak egy erős szakszervezet az, ami tud, és főleg akar tenni valamit. De már a nyolcvanas években is látszott, hogy a szolidaritás elve egyre inkább háttérbe szorul, épp akkor, amikor a legnagyobb szükség lett volna az összefogásra.

Gaskó egy rámenős ember volt, szervezte a maga vonalát, amit mások kevésbé tettek meg. És egyik fontos jellemzője, hogy nagyobb társadalmi mozgások közepette jobban tud operálni. Talán ezt a fajta szakszervezeti tevékenységet jobban csinálta, mint egyik-másik kollégám. Aztán a változások idején a szakszervezeti mozgalom kevésbé tudott védekezni az olyan vádak ellen, hogy például a szakszervezetek a párt csatlósai, pedig ez korántsem volt igaz.

Gaskó próbált több vonalon is lépni, például a szociáldemokratáknál alelnök is volt, aztán a kongresszusokon történt valami, amiért ő lemaradt onnan. Ezek után inkább a szakszervezetben lett aktívabb, és benne volt talán az is, hogy tudták, én elmegeyek nyugdíjba.

4625 Záhony Európa tér 5.

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

E-mail: [juhasztne@zhnet.hu](mailto:juhasztne@zhnet.hu), [zhtk@vsz.hu](mailto:zhtk@vsz.hu)





## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

De az is számított a darabolásban, hogy létrehoztuk a nyolcvanas évek végén a területivel párhuzamosan a szakmai képviselőket is, melyek aztán valamelyest önállósodtak. Hiszen mondjuk a pályásoknak, vagy a mozdonyvezetőknek nem azonos volt az érdekük. A szakmák természetes módon jobban összetartottak, ebből következett például később a mozdonyvezetők kiválása.

### *Miért csökkent a szolidaritás az emberek között?*

A gazdasági, jövedelmi viszonyok változása, és az, hogy az emberek sokkal messzebb láttak, mint korábban. Az egyéni törekvések egyre nagyobbak, határozottabbak lettek. Mindenki egyre többet akart magának, és már oda jutottunk, ha valaki tagja volt egy szervezetnek, azt mondta, ha én befizettem száz forintot, legalább annyit kapjak is vissza. Ebből következett, hogy akkor a másiknak már nem jutott semmi, mára ennek a folyamatnak egy nagyon rossz szakaszába jutottunk. A társadalomban létrejött ellentmondások, hatalmas különbségek nagyban hozzájárultak a szolidaritási eszme visszaszorulásához.



*Lehetett-e a politikának is szerepe a szakszervezetek osztorlásában?*

Hogyne, biztosan voltak a politikában olyanok, akiknek ez volt az érdekük.

*Gyakran hallani, hogy a szocializmusban a szakszervezetek arra kellettek, hogy segítsenek a párt akaratát átvinni a munkásokra.*

Igen, volt egy ilyen elvárás, de attól még az érdekvédelem működött. Mások voltak a szakszervezetek, mint ma, de más volt a világ is. Nem csak akkor, hanem ma is benne van a politikában a szakszervezet, ma is mindegyik oda áll valamelyik oldalra, néha valamelyik párthoz is. Lehet mondani, hogy a szakszervezetek ne politizáljanak, de ezt nem lehetett akkor sem, és nem lehet most sem megtenni.

A hatalom működése az összes szervezetet valamilyen kényszerpályára teszi. Én sokszor megkaptam, hogy „őfelsége ellenzéke” vagyok, de én nem hiszek ma sem abban, hogy lehet politika nélkül tevékenykedni. Csak úgy lehet a szakszervezetben is dolgozni, ha valamennyire ott vagyunk a politikában. Így tudunk például Politikai Bizottsági határozatokat is megvívni, tehát voltak komoly harcok, csak nem kaphattak nyilvánosságot. Például a már említett utazási kedvezmények ügyében, melyeket nem csak a vasutasoktól, hanem a közalkalmazottaktól is el akartak venni. Aztán jöttek a többi szakszervezetek megköszönni, hogy megmentettük a kedvezményeiket. De például már az én időmben is el akarták a vasútegészségügyet venni tőlünk, és amint látja, az elmúlt évekig megmaradt.

### *Ön szerint mi az oka, hogy a nagy vasutas-szakszervezetek nem képesek együttműködni?*

Biztos vagyok abban, hogy a politika van a háttérben, de azt nem tudom megmondani, hogy ki és kivel, vagy hogyan. Egy dologban biztos vagyok: Ha egyik vagy másik szakszervezettel a politika közelebbi kapcsolatba kerül, akkor jobban kijönnek azok az erők, melyek már megnehezítik, hogy együtt tudjanak működni.

*De Gaskó István azt mondja, az első Orbán-kormány idején szervezett sztrájkok miatt kommunista bérenc volt, manapság pedig a Fidesz bérence. Mi lehet a valóság?*

Ezt már a jövő dönti el...

### *Ön több miniszterrel is együtt dolgozott, kik voltak a partnerei?*

Először Rögönyi Károly volt a vasút minisztere, aztán Pullai Árpád, majd Urbán Lajos következett, és egy kevés ideig Derzsi András, illetve a már említett Siklós Csaba volt az utolsó a sorban.

### *A miniszterek közül melyikkel volt említésre méltó emléke, konfliktusa?*

Rögönyi Karcsi bácsi sokáig a vasútnál dolgozott, volt vezérigazgató is, talán ezért van, hogy legjobban velem jöttem ki. Legtöbb gondom Pullaival volt, mert én vasutas voltam, ő meg valami olajipari technikus. Már régebben is kerülgették a vasutat az olajosok...



## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

Ő úgy gondolta, hogy én mindenben akadékoskodom, ami valahol igaz is volt, de ebben nagy szerepe volt egy miniszterhelyettesének. Ez az ember kitalálta a nyereséges vasutat valamikor a nyolcvanas évek elején, és ez okozta a legtöbb problémát. Mondogattam is, hogy én csak azért vagyok az illetővel egy pártban, mert nincs másik.

Úgy gondoltam mindig, hogy az államnak vannak kötelességei. Többek között mindenki számára elérhetővé kell tenni az egészségügyi ellátást, vagy éppen a vasúti közlekedést. Azt mondom, hogy ezek nem működtethetők nyereségesen, tehát a vasút sem, mert nagyon nagy befektetéseket igényelnek, és nagyon lassan térülnek meg ezek a befektetések. Mire megtérülnének, ismét költeni kell, ezért nyereséges vasútról nincs értelme beszélni. Olyan lehet, hogy helyi szinten kiegészítik az állam pénzét, de akkor sem nyereséges, csak nem a központi költségvetésből fizetik. Ez van például Svájcban, de nálunk melyik város, vagy megye tudna ilyet tenni?

Hiszek a menedzserekben, de egyet nem hiszek el. Azt, hogy egy új elnök-vezérigazgató egy-két hét alatt megmondja, honnan lehet elvenni milliárdokat úgy, hogy a működőképesség megmaradjon. Ne legyen kiváló vasutas, de ahhoz, hogy eligazodjon a rendszerben, sok idő kell. Ne tudja, hogyan kell menetrendet szerkeszteni, de tudja azt, hogy mivel jár a menetrendszerkesztés, tudja azt, hogy mi az a minimum, ami kell hozzá. Okos emberek ők, de mire megismerik a vasutat, addigra elmennek. Ebben persze nem a menedzserek a hibásak, hanem akik odatették őket.

*Levonható-e valamilyen tanulság a rendszerváltás előtti idők, és a ma történéseiből?*

Én már nem akarom megváltani a világot, de talán közel járok a valósághoz, ha azt mondom: Vannak dolgok, amelyek nem sokat változnak az idők során, bármennyire is szeretnék némelyek ezt hinni, illetve elhitetni.

Dolhai József

## Elnöki tájékoztató Nyíregyházán



Január 18-án Pataki Péter, az MSZOSZ elnöke tájékoztatót tartott Nyíregyházán, a megyei könyvtár konferencia termében, ahol Bakos Sándorral képviseltük a záhonyi vasutasokat.

Pataki Pétertől összefoglalót hallhattunk a 2011-es év eseményeiről, melyek sok változást hoztak a munkavállalók számára létfontosságú érdekérvényesítésben. Például megszűnt az Országos Érdekegyeztető Tanács (OÉT), ezért a szakszervezeték csak az utcán tudtak hangot adni nemtetszésüknek.

„aki nem vitte semmire, az annyit is ér” – mondta Lázár János országgyűlési képviselő 2011-ben, és úgy tűnik ezen a téren, már ami a szegénység felszámolását illeti ebben az évben sem lesz változás. Az új adó és járulékfizetési kötelezettségek azokat a bérből és fizetésből élő munkavállalókat sújtják, akik bruttó fizetése nem haladja meg a 216 800 Ft-ot. A bérkompenzáció a dolgozók 2/3-át érinti, de ha kompenzálják is a béreket a reál-kereset csökkenni fog.

A tájékoztatón a konföderációhoz tartozó tag-szakszervezetek és a Szolidaritás mozgalom megyei képviselői vettek részt. Az elnök előadása után következő hozzászólások során szakszervezetünk megjelent tagjai közül Petesné Gabi, a VSZ Női Tagozatának nyíregyházi vezetője, a vasútnál kifizetett cargós pénzek dilemmájáról tartott tájékoztatót.

A jövőt illetően az MSZOSZ megyei képviselő-vezetője, Markovics Tamás szerint hasznos volna, ha a megmozdulások nem csak a fővárosra koncentrálnának, hanem a megyeszékhelyeken is megjelenének tiltakozó akciókkal.

Pokolné Tünde



## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

### Helyi hírek röviden

---

#### **Rail Cargo Hungaria Zrt.**

Egyeztetést kezdeményeztünk a Rail Cargo Hungaria Zrt. Területi Üzemeltetési Központ vezetőjénél azon kocsivizsgálók ügyében, akik vonat fel és átvételi tevékenységet végeznek. Kértük a munkáltatói jogkörgyakorlót, hogy kezdeményezze a 10%-os alpbéremelést azok esetében, akik végzik ezt a tevékenységet. A munkáltató megvizsgálja kérésünk indokoltságát, amelyről tájékoztatja szakszervezetünket.

#### **Záhony-Port Zrt.**

A mai napon megkezdődtek a 2012-es évi bérkompenzációs tárgyalások a vállalatnál. A munkáltató a tárgyaláson elmondta, hogy az elvárt bérkompenzációt 2012-ben végre kívánja hajtani. Kidolgozás alatt áll egy - a MÁV Zrt-hez hasonló – besorolási rendszer, amelyben ajánlott munkaköri bérrendszeri minimumok kerülnek meghatározásra. A munkáltató javaslata alapján azon munkavállalók körében kerülne alapbéresítésre a bérkompenzáció, akiknél a személyi alpbér nem éri el a meghatározott minimumot. Azon munkavállalók, akik bére ezt eléri vagy meghaladja, egyszeri pótlékként kerülne havonta kifizetésre a kompenzáció. A tárgyalások holnap folytatódnak.