



MAGYAR VASUTAS

ALAPÍTVÁ: 1904-BEN

2015. OKTÓBER, LIX/10.

MEGJELENIK 16 EZER PÉLDÁNYBAN

119 év

„Általános vasúti munkás egyesület alakítandó”

A Vasutasok Szakszervezete megalakulásának 119. évfordulóját ünnepelte szeptemberben a VSZ. „1428 hónap, 42 840 nap telt el azóta, hogy 1896. szeptember 20-án budapesti vasúti munkások tanácskoztak a Baron vendéglőben. Keményen bírálták az államvasúti műhelyekben uralkodó viszonyokat és szervezkedésre szólították az ott dolgozókat. A gyűlés

résztevői határozatban mondták ki, hogy „általános vasúti munkás egyesület alakítandó”. Ezzel megkezdődött a magyarországi vasutas szakszervezet történetének első szakasza.”

A kezdetekig visszanyúló megemlékezésen a szakszervezet kitüntetéssel díjazta a mozgalomért kimagaslóan sokat tett vasutasokat.



Féloldalas tisztesség

A tisztos munka gondolatát a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (International Labour Organisation, ILO) vezette be a köztudatba, október hetedikére, a Tisztos Munka Világnapja pedig lehetőség a munkáltatók figyelmét felhívni annak hiányára. Mert bizony messze vagyunk még attól, hogy a tisztességes munkavégzésért cserébe mindenki tisztos munkát kapjon. (2. oldal)

Rólunk írtak

Akár a Keleti pályaudvar is bezárhat, annyira kritikus a szakemberhiány a vasútnál. A mintegy 37 ezer dolgozóból ezren már elmúltak 60 évesek, 4500-an pedig 55 évnél idősebbek, miközben elvételre van utánpótlás. Nagy kihívások és a súlyos létszámhiány miatt az eddigieknél is nagyobb problémák elé néz a vasutas ágazat – hangzott el azon az előadásán, amelyre mások között a MÁV vezetői is egybegyűltek – írta a Népszava október elején. (6. oldal)

VSZ: Nem hagyjuk!

A Vasutasok Szakszervezete elítéli, és meg fogja akadályozni, hogy a MÁV Létesítményüzemeltető és Vasúttör Kft. több száz, de akár ezer munkavállalója is újabb „kiszervezés” áldozatául essen. A VSZ elítéli, hogy a törvényes munkáltatás helyett bárki is a fekete foglalkoztatást erősítse. A szakszervezet elítéli továbbá, hogy játszadoznak az emberekkel: szakszervezésről beszélnek nekik, majd kidobnák őket a tisztességtelen munka világába, pénzéhes cápák kezére. (8. oldal)

A munkavállaló felelőssége

Az előző alkalommal áttekintettük a kártérítés legfontosabb általános szabályait. A szeptemberi számban leírtak minden kártérítésre irányadóak voltak, tehát a munkajogi és a polgári jogi esetekre is. Ezúttal mélyebbre ásunk, és a munkajogi kártérítés kincseit vesszük szemügyre, elsőként a munkavállalóval szemben alkalmazható kártérítési szabályokat. (10. oldal)

Szüleink rendes embert próbáltak nevelni belőlünk, és ennek a nevelésnek egyik sarkalatos pontja volt az, hogy munkánkat, ránk ruházott, vagy önként vállalt kötelezettségeinket tisztességgel teljesítsük.

Mert szüleinknek a

munka – a becsülettel végzett munka – volt az érték, és az értékmérő egyaránt. Ők azt tartották, hogy a munkában való lelkiismeretes helytállás előbb-utóbb elnyeri jutalmát. Mint a mesében. A valóságban persze a jutalom sokszor épp, hogy a megélhetéshez volt elég, ám nyugodtan alhattak, mert tudták, nem dől le a nappal felrakott fal, nem siklik ki a vonat egy rosszul beszabályozott váltó miatt.

Sajnos nem sokat változott a helyzet, hiszen a legtöbb vasutas keresménye manapság is csak a megélhetést biztosítja, nem ritkán a tisztességes szegénységet. Hogy másképp lehessen, ahhoz tisztességes munkát kéne kapnia mindenkinek, ami munkáltatónak és munkásembernek még mindig új fogalom. Sokan össze is tévesztik a tisztességes munka fogalmával. Pedig a két kifejezés a munka világának a két oldalát jelenti.

Mégis gyakran érzik úgy a vasutasok, hogy leginkább az a fele érvényesül, ami rájuk hárul: tisztességesen végzik felelősségteljes munkájukat, és legtöbbjüknek nem csak formalitás, hogy szolgálatban vannak.

Árulkodó jelek

A tisztességes munka gondolatát a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (International Labour Organisation, ILO) vezette be a köztudatba, október hetedikén, a Tisztességes Munka Világnapja pedig lehetőség a munkáltatók figyelmét felhívni annak hiányára. Mert bizony messze vagyunk még attól, hogy a tisztességes munkavégzésért cserébe mindenki tisztességes munkát kapjon. Olyat, amelynek a legbiztosabb jele a megbecsülés, például a tisztességes munkabér volna. De a tisztességes munka még ennél is

Egy „világnap” margójára

Féloldalas tisztesség



Dolhai László

sokkal többet jelent. Árulkodó például az, hogy milyen előmeneteli lehetőségek vannak, milyenek a munkafeltételek, de akár az is, hogy hol tudja a vasutas elkölteni ebédjét, hogy néz ki a mosdó, ahol

esetleg csak kezét mosni tud, zuhanyozni már nem biztos. Vagy tudna, de ugyanazért nem akar, amiért a vécét is kerüli, amíg csak lehet. Kétségtelen, vannak jó példák is, de azok sem ellensúlyozzák azt, amikor a nyílt vonalon dolgozó pályamunkások abban a ruhában utaznak, amiben dolgoztak. Ők vajon munkájuk végzetével hol zuhanyoztak? És akkor még be sem néztünk jó néhány vonatkísérő lakatnyába.

Gombóc a gyomorban

Sok vasutas érez gombócot a gyomrában a munkakezdés előtt. Nem a

munkától fél, hanem a jövőtől. A majdhogynem állandósult szervezkedések miatt ugyanis az emberek nem tudják, mi várja őket aznap a munkahelyen, mint ahogy azt sem, hogy mit hoz a holnap. Mert a tisztességes munkavégzés alapfeltétele, hogy a vasutasnak ne azon kelljen töprengenie, miből fizeti a jövő havi gázszámlát vagy a gyerek kollégiumi díját. De jó lenne, ha még azon se járnának a gondolatai, vajon lesz-e még fél év múlva is munkahelye.

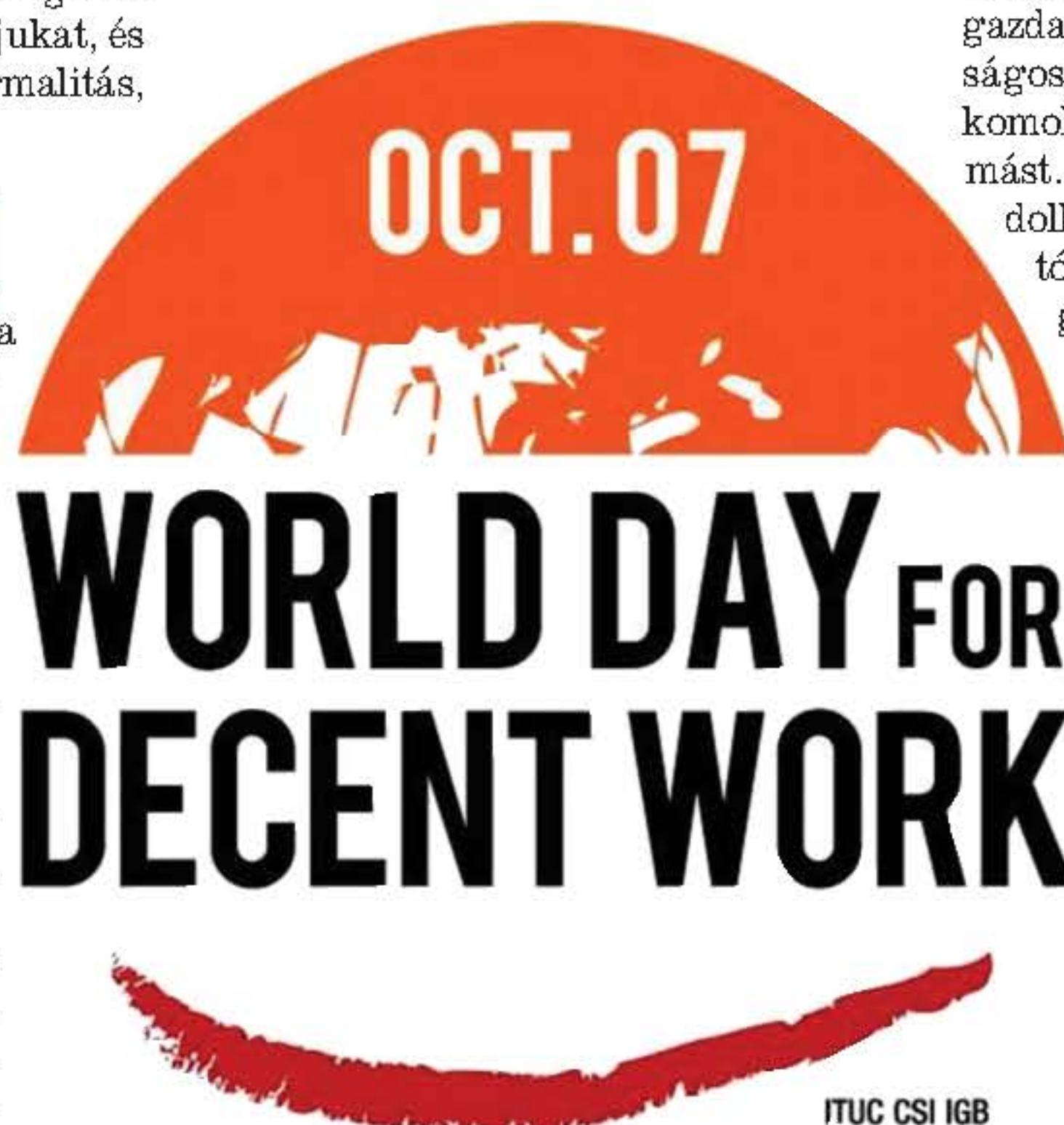
A vasutasnak éreznie kellene, hogy a vállalata számára fontos a szakértelme, tapasztalata és hűsége. Ehhez azért az is kell, hogy ne csak ő akarja a cég javát, hanem ez kölcsönös legyen.

Nem könnyű

A tisztességes munka elérése, bár hosszútávon mindkét oldalnak előnyére válna, nem könnyű feladat, hiszen a gazdaságosságot és a társadalmi igazságosságot kéne egy időben úgy komolyan venni, hogy erősítsék egymást. Ez előrelátást, hosszú távú gondolkodást igényel a munkáltatóktól, s annak megértését, hogy a gazdasági fejlődés stabilabb és tartósabb azokban az országokban, ahol nem csak dísz a cég honlapján a társadalmi felelősségvállalásról szóló menüpont.

A megoldáshoz vezető út tehát bonyolult, de kibogozható. Főleg úgy, ha egyszer neki látnak végre az illetések, munkavállalók és munkáltatók együtt.

Azért, hogy mindannyian kiszámíthatók legyünk, és a jövőben is jól sikerüljön a váltók beszabályozása.



ITUC CSI IGB

Dolhai László

Ez lenne a vasutas életpályamodell?

EGY SIKERES VIZSGASOROZAT SIKERTELEN FOLYTATÁSA

Alábbi cikkünk valós, megtörtént eseményen alapuló helyzet és annak elemzése. Főszereplőnk is valós, de a nevét – érthető okok miatt – megváltoztattuk. A vasútnál manapság bárki keveredhet ilyen és ehhez hasonlóan megalázó, kiszolgáltatott helyzetbe.

Az érintett munkavállaló – nevezzük őt Vasutas Erzsébetnek – 2014. 05. 01-ig, a Call Center megszüntetéséig egy határlomáson dolgozott vonat fel- és átvevői munkakörben, megszakítás nélküli munkarendben. Besorolási bére 2014. januárban 119000 forint volt.

Továbbfoglalkoztatása és szakmai előrelépése érdekében 2014. július 2. és 2015. március vége között sikeresen elvégezte a Baross Gábor Oktatási Központ által szervezett általános forgalmi alapképzést, a SZIR, FOR 00 képzést és a forgalmi önállósító felkészítő tanfolyamot. Hatalmas kihívás volt ez a számára, mert két kisgyermeket hagyott otthon hétről hétre, hiszen távol az otthonától kellett ezen a továbbképzésen részt vennie, megalázóan alacsony bérért, nettó 73205 forintért.

Az első két modul képzési ideje alatt nem változtatták meg a besorolási bérét, maradt a 119 ezer forint, míg az újfelvevő csoporttársai 138, majd 141 ezer forint ellenében voltak részesei ugyanannak a képzésnek. Ezzel „öszönözte”, hátrányosan megkülönböztette és sújtotta a régi elhivatott dolgozóját a MÁV.

Megalázva, kiszolgáltatva

Vasutas Erzsébet nem a saját hibájából került ilyen megalázó és kiszolgáltatott helyzetbe.

Megalázó azért, mert a vasúton eltöltött idejét és a tapasztalatait semmibe vették. Kiszolgáltatott pedig azért, mert nem volt más választása. A mi Erzsikénk nem hagyta szó nélkül, utána járt a dolognak. A magyarázat az volt, hogy az új dolgozókat nem tudták besorolni csak forgalmi gyakornoknak, míg őt a régi pozícióján kellett hagyni. A felajánlott állomás forgalmi szolgálatvevői munkakörét ugyanis időközben betöltötték, így egy pozíción egyszerre két munkavállaló nem lehetett.

Hála a sikeres vizsgáknak Vasutas Erzsébet 2015 áprilisától, mint külső forgalmi szolgálattevő dolgozik, besorolási bére 149 ezer forintra emelkedett. Mivel nyújtott műszakos munkarendben foglalkoztatják, a műszakpótlék csak 10 százalék. Így – mint a 2015 júliusi bérfizetési jegyzékéből kiderül – a vonat fel- és átvevőként kapott nettó béréhez képest mindössze 5 ezer forinttal többet visz haza.

Ez lenne az elismerés?

Vasutas Erzsébet kérdése: így ismeri el a MÁV Zrt. a rengeteg tanulást, a megszerzett önállósító vizsgát, a felelősségteljes, precíz munkavégzést és a vasútert tett áldozatot? Havi nettó 105 ezer forintot kap, de sokféle feladata van. Nevetséges és egyben megalázó ez a munkabér a sok tanulást igénylő, felelősségteljes munkáért.

Sajnos a munkavállalók kiszolgáltatottságával végtelenül visszaél ez a mára már nagyon eltorzult HAY-rendszer, amely egyáltalán nem veszi figyelembe a munkakörnyezetet, a feladatok mennyiségét és az egyén helyzetét.

Ezek az állapotok csak fokozzák a munkavállalókban a feszültséget. Márpedig motiválatlan, fáradt munkavállalókat „életveszélyes” a vasútnál dolgoztatni.

Bernáth Katalin

Miskolc

VSZ TK vezető

Bizonyítvány

Egy 38 hallgatóból álló csoportból 8 tanuló tett sikeres vizsgát, s így forgalmi szolgálattevőként dolgozik. Közülük 3 nem átképzős volt. Nem nevezhető sikeresnek az újfelvevőkések képzése.

A bértárgyalások elé

Több megbecsülést – is!

Meglepő dolgot mondok: örülök, ha mi lennénk a migránsok célországa. Ha hozzánk igyekeznének annyira elszántam, mint ahogy, például Németországba. Mielőtt még bárki is örültnek nézne, megmagyarázom. Azon gondolkodom, miért nem tart ott a gazdaságunk, hogy mi legyünk az az ország, ahova vágyakoznak az emberek. Amilyenről álmództunk a rendszerváltás hajnalán. De hozzánk újabban nem vágyakoznak az emberek, Magyarországot legfeljebb csak tranzitnak tekintik még a háborús övezetekből menekülők is. Sajnos. Mert ide nem szokás bevándorolni, csak innen elvándorolni. S erre sok honfitársunk rákényszerül, mert itthon nem tud tisztességesen megélni.



Zlati Róbert
érdekvédelmi
alelnök

Iut eszembe – ha már a megélhetésnél tartunk –, hogy a vasútnál a minimálbéremelést meghaladó mértékű átlagos bérfejlesztést követelünk jövőre. Tudom, ez nem túl konkrét. De nézzük, mennyi is lehetne ez! A Magyar Szakszervezeti Szövetség (MASZSZ) a dolgozói szegénység felszámolására készített programjában 9 százalékos minimálbéremelést kér. Időközben elfogadták az ország jövő évi költségvetését, s a számokból kiolvasható, hogy országosan akár 5,5 százalékos minimálbérfejlesztés is megvalósulhatna. E fölötti átlagos emelést rég nem látott a vasutas társadalom. Persze ismerem magunkat, van, akinek ez is kevés lenne.

A VSZ a vasutasnapi kiáltványában megfogalmazta: vissza kell állítani a vasutas munka, a vasutas társadalom megbecsülését. Hiányszakmák vannak, a jobb pénz reményében mindenünnen elmennek az emberek. Tőlünk is. Nem kellene megvárni amíg – hogy egy MÁV prominens felvetésével éljek –, esetleg bezár a Keleti pályaudvar. Egy másik prominens szerint viszont a MÁV-hoz már csak „maradék elven” jönnek. Ezzel a fizetési szinttel és ezzel az indokolatlanul szigorú vizsgarendszerrel persze nem is lehet feltölteni az állományt. Elismerjük, a vasútnál naprakész szakmai tudásra van szükség. Ezt viszont meg is kellene fizetni.

Súlyosak a problémák, ám ezek ugyanakkor akár nagy lendületet is adhatnának ahhoz, hogy tegyünk ellen valamit. A szeptemberi MÁV Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) ülésen tapasztaltuk, hogy velünk együtt valamennyi szakszervezet elvárja a vasutas hivatás megbecsülésének visszaállítását. Ne legyenek illúzióink, ez egyedül senkinek sem fog menni. Ehhez komoly összefogás kell. De ezúttal kevés lehet a szakszervezeti vezetők tárgyaló asztalán mutatott szándéka, a tagok tevételes támogatására is szükség lehet.

Mert a követeléseinkre rendre az a válasz szokott érkezni, hogy nincs rá pénz. Ugye, nem kell felsorolnom, hogy melyek azok az általunk feleslegesnek ítélt kormányzati kiadások, amelyek helyett inkább a rendszerváltáskori álmaink megvalósítását kellene elősegíteni? Mondom ezt akkor, amikor olyanok kezében van a hatalom, akik a rendszerváltás hajnalán – a néppel együtt – mertek nagyot álmodni. Hja, hogy az ő álmaik megvalósultak? Mi meg örülhetünk, ha egyáltalán még álmodhatunk.

Zlati Róbert
érdekvédelmi alelnök

Anno – 119 éve

„Ünnepelni jöttünk”

A Vasutasok Szakszervezete megalakulásának 119. évfordulóját ünnepelte szeptemberben a VSZ. Az alábbiakban részleteket közlünk Meleg János elnök ünnepi beszédéből.

Tisztelt kitüntetettek!

Kedves meghívott vendégek!

1428 hónap, 42 840 nap telt el azóta, hogy 1896. szeptember 20-án budapesti vasúti munkások tanácskoztak a Baron vendéglőben. Keményen bírálták az államvasúti műhelyekben uralkodó viszonyokat és szervezkedésre szólították az ott dolgozókat.

A gyűlés résztvevői határozatban mondták ki, hogy „általános vasúti munkás egyesület alakítandó”.

Ezzel megkezdődött a magyarországi vasutas szakszervezet történetének első szakasza.

A vasutas dolgozók harca élet- és munkakörülményeik javításáért egyidős a vasúttal, de az egyes kategóriák küzdelme több fejlődési ponton ment keresztül.

1904. április 15.

Megjelent a Magyar Vasutas, a magyarországi vasúti munkások érdekeit képviselő közlöny.

Április 20.

Délelőtt a MÁV tejes vonalán megszűnt a forgalom, megállt az ország gazdasági vérkeringése. Ez volt az első országos sztrájk Magyarországon.

1917. május 1.

A vasúti gócpontokon a műhelymunkások és a forgalmi dolgozók együtt tüntettek a békéért, a Tisza-kormány ellen.

1921. október 6.

A belügyminiszter betiltja a Magyar Vasutast.

1945. április 22.

Megalakul a Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezete.

1958. január 25.

Törlik a „szabad” kifejezést, így a szakszervezet neve újra: Vasutasok Szakszervezete

Tisztelt kolléganők, kollégák!

Ahogy a múltban, úgy napjainkban is érvényes az alapelv: a szakszervezetek érdekérvényesítési ereje attól függ, mekkora a tagság, és hány munkavállalót tudnak céljaik elérése érdekében mozgósítani.

Mindkét célkitűzés azonban azt feltételezi, hogy a szakszervezetek elnyerik a közvélemény rokonszenvét, s a munkavállalók érzik, hogy a szakszervezeti érdekképviselési politika valóban róluk szól.

Ezek nem könnyen teljesíthető követelmények, különösen a globális pénzügyi kapitalizmus hatalmi-politikai környezetében. A szakszervezeteknek, amelyeknek a nemzetállam

egyenként gyökere és jövőbeni „otthona”, e kihívásokra kell választ adniuk.

Bárhonnan közelítjük a ma szakszervezetének sokrétű feladatát, el kell jutnunk oda, hogy szükség van a „gyökerekre”. Szükség van a múlt, eleink munkájának ismeretére, tudnunk kell azokról, akik az alapokat lerakták. Vissza kell térnünk az alapokhoz, annak érdekében, hogy hiteles és eredményes érdekvédelmi munkát végezzünk.

Nem elég csak a múltat értékelnünk, a jelen körülményiről is beszélnünk kell. Minden korának meg voltak a maga kritikus pillanatai, nehézségei. Az elődeinknek sikerült úrrá lenni a nehézségeken.

Vajon mi képesek leszünk-e kezelni korunk kihívásait?

Kapzsi, önelégült, a szakszervezeti vagyont felélő vezetők járatták le a mozgalmat. Nem az elvégzett hatékony érdekvédelmi munka lett a fokmérő, hanem az egymást bemocskoló, lejárató magatartás.

A Vasutasok Szakszervezetének küldetése van. Meg kell mutatnunk, hogy a valódi érték a tisztességes munkavégzés. Az összetartás, az egymás tisztelete legyen jelen a szakszervezetünkben úgy, hogy a munkánkat megfelelő alázattal, egymást erősítve fogjuk végezni. Ezt kell sugallnunk a társadalom minden egyes szereplője felé.

Ünnepelni jöttünk ma össze. Ünnepelni, hogy 119 évesek lettünk. Ünnepelni azokat, akiket 2015-ben az eddigi szakszervezeti munkájuk alapján a testületek javaslatainak megfelelően kitüntetésben részesülnek.

Köszönöm az eddigi kiemelkedő munkájukat!

Kívánok nekik jó erőt és egészséget, a magánéletükben pedig nagyon sok boldogságot!

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK KÜLDETÉSE VAN. MEG KELL MUTATNUNK, HOGY A VALÓDI ÉRTÉK A TISZTESSÉGES MUNKAVÉGZÉS.

Ünnepeljük azokat, akiket 2015-ben az eddigi szakszervezeti munkájuk alapján a testületek javaslatainak megfelelően kitüntetésben részesülnek.

Köszönöm az eddigi kiemelkedő munkájukat! Kívánok nekik jó erőt és egészséget, a magánéletükben pedig nagyon sok boldogságot!



Tisztelgés egy életmű előtt

Utódok emlékezete



Az elmúlás nemcsak a földi létezés végét jelenti, hanem azt is, hogy aki örökre elment közülünk, idővel beszélgetéseinkből, gyakran emlékeinkből is kikopik. Sokszor olyan embereket is idejekorán elfelejtünk, akik nem csak önmagukért és szeretteikért dolgoztak, de a közösség érdekében is igyekeztek a maximumot nyújtani, amíg tehették. Ám léteznek olyan közösségek, amelyek nem tudnak és nem is akarnak felejteni, sem az embert, sem a művet, amelyet hátrahagyott, amikor fel kellett adnia földi létét. Ilyen kivétel az egykori záhonyi gépészek csapata, amelynek tagjai idén tizenegyszer emlékeztek kollégájukra, alapszervezeti titkárukra, az újkenézi temetőben.

Abban a temetőben, ahol 2004-ben értetlenül álltak Koleszár István koporsójánál, akinek a hirtelen halála nemcsak a családnak, hanem a barátainak, kollégáinak is felfoghatatlan volt. Nem sokkal a temetése után, a kollégái egy napon eldöntötték: érdemel annyit élete és tevékenysége, hogy egy egész közösség fenntartsa az emlékét. Egy év múlva ismét a sírja mellett álltak, együtt a családtagokkal, szakszervezetünk vezetőivel és szülőfalujának polgármesterével, vezetőivel, mert a rendszerváltás után haláláig önkormányzati képviselő is volt.

Eletművét az is minősíti, hogy október kilencedikén már tizenegyszer emlékeztek Újkenézben a Vasutasok Szakszervezete

Gépészeti Intéző Bizottságának alapító tagjáról, a záhonyi Műszaki Kocsiszolgálat egykori titkáráról. Meleg János, szakszervezetünk elnöke baráti szavakkal és Babits Mihály Sírvers című költeményével idézte fel Koleszár István emlékét. Majd a családtagok, az egykori barátok és kollégák elhelyezték a sírján a kegyelet virágait, végül Koleszár Krisztinától Batsányi János Bízgatás című versét hallhattuk.

Pszota Árpád az új Koleszár-díjas

Az emlékezés napja hagyományosan ebéddel zárult, amelynek fontos része a Koleszár-díj átadása. Az elismerést jelentő emléktárgyat idén Pszota Árpád, a Gépészeti Szakszolgálati Tanács, majd a GIB egykori titkára vehette át Koleszár István fiától

és Gyüre Istvántól. Pszota, aki évekig dolgozott együtt Koleszár Istvánnal, meleg szavakkal mondott köszönetet, és emlékezett egykori barátjára.

Az emléknapon nem feledkeztek meg Vass Károlyról, a 2006-ban szintén fiatalon elhunyt alapszervezeti titkárról sem. A záhonyi temetőben Meleg János, Pszota Árpád, Károlyi Csaba és több helyi kollégája emlékezett a sírjánál.

Dolhai József

Egykori titkáraink követői ne feledjék Batsányi sorait:

*„Barátom! oly dolgok, melyek az embernek
Dicsőség mezején oszlopot emelnek,
S melyekért (bár, míg élsz, sokan nem kedvelnek)
A jók sírjában is áldanak, tisztelnek.”*



Veszélyben vannak

Akár a Keleti pályaudvar is bezárhat, annyira kritikus a szakemberhiány a vasútnál – írta a Népszava október elején. A mintegy 37 ezer dolgozóból ezren már elmúltak 60 évesek, 4500-an pedig 55 évnél idősebbek, miközben elvétele van utánpótlás. Az utcáról betévedt újaknak 1500 oldalas ismeretlen, nehézkes szövegből kell sikeresen vizsgáznuk, ez negyvenből egy embernek sikerül elsőre, de sokuknak harmadszorra sem. Őket kirúgják, vagy korábban maguktól szaladnak el, hiába költött az oktatásukra személyenként több százezer forintot a MÁV. A felelősök egymásra mutogatnak.

Nagy kihívások és a súlyos létszámbiány miatt az eddigieknél is nagyobb problémák elé néz a vasutas ágazat – hangzott el a napokban azon az előadáson, amelyre a MÁV vezetői, valamint a személyszállításban és árufuvarozásban érdekelt állami és a magánszektor képviselői is egybegyűltek. A Magyar Vasút 2015 címmel rendezett tanácskozáson felszólalók csaknem mindegyike súlyos problémaként említette a szakemberhiányt, főként olyan fontos szakmákban, mint a forgalmi szolgálattevő és a váltókezelő.

Ennek kapcsán felmerült a kérdés, vajon elképzelhető-e, hogy ilyen okból bezárjon például a Keleti pályaudvar – számolt be az elhangzottakról Zlati Róbert. A Vasutasok Szakszervezete érdekvédelmi alelnöke hozzátette: annak ellenére, hogy az ezzel kapcsolatos félelmet maga a kérdés felvetője, Pál László a MÁV általános vezérigazgató-helyettes sietett eloszlatni, a tanácskozás résztvevői döbbenten leszúrták a következtetést: az általános munkaerőhiány még annál is kritikusabb, mint amit a saját területükön tapasztaltak. Megdöbbenette őket a felismerés: bizony, még az is előfordulhat, hogy a pályaudvarok egyikét be kell zárni.

A MÁV Zrt. és a MÁV START Zrt. mintegy 37 ezer munkavállalója közül ezren már 60 év feletiek, 4500 vasutas pedig 55 évnél idősebb. Az ágazatban égetően fontos, sőt, létkérdés lenne a fiatalítás, ám vasutasnak lenni ma már nem olyan vonzó, mint régen; például a műszerész álláshe-lyekre jelentkezők kétharmada az első találkozás után hátat fordít a vasútnak. Egy biztosítóberendezési műszerész kiképzéséhez 5-6 hónap kell, és ezt követően még több év, mire a szükséges gyakorlat is összejön, így aztán van, ahol az üres helyeknek legfeljebb a felét tudják feltölteni. De kritikus a hiány járműszerelőből, pénztárosból és jegyvizsgálóból is – részletezi a konferencián elhangzottakat az alelnök.

Kiürült tanműhelyek

A MÁV egykor híresen színvonalas, országosan 29 tanműhelyből álló hálózata ma mindössze

2-3 szegényesen felszerelt oktatóbázist jelent. Nincs utánpótlásképzés, hiszen a vasutasok iskolarendszerű képzését is módszeresen megszüntette a korábbi kormányzat. Életet kellene lehelni a kiürített rendszerbe, mert csak így lehet 14 éves kortól elhivatott vasutasokat nevelni.

Zlati felhívja a figyelmet a sokak számára legyőzhetetlen akadállyá számító indokolatlanul szigorú képzési és vizsgáztatási rendszerre is, amelyen negyvenből átlagosan egy próbálkózónak sikerül elsőre átmennie. Az újak többsége már az első kudarc után elszalad. Alapvető gond, hogy megszűnt az óvodától az egyetemig tartó iskolarendszerű vasutas képzés, ezért egyre kevesebb a jól képzett szakember – állapították meg a konferencia résztvevői ezúttal is, mint számtalanszor már az elmúlt években.

Pál Lászlónak a Magyar Vasút 2015 konferencián elhangzott előadásából kiderült: idén 1510, 2016-ban 900, 2017-ben 1000, 2019-ben pedig 1300 dolgozót, 2019-ig összesen 4500 – „természetes fogyást” – kellene pótolni a rendszerben. Ez lehetetlennek tűnik. Így aztán nem csoda, hogy még a döntéshozók sem biztosak benne, lesz-e elég ember ahhoz, hogy megvalósítsák a közelmúltban elkészült szakmai megújulási stratégiában leírtakat, s végigvigyenek egy impozáns pályaműködtetési tervet. A szakma képviselői egyetértenek abban, hogy ha nem születik mielőbbi megoldás, egyre kevesebb ember fogja megtalálni a számítását a MÁV-nál. Ez viszont azt jelenti, hogy egyre nehezebb helyzetbe kerül a magyar vasút.

Az utcáról a „vasutas-képzőbe”

Belső átképzési lehetőség alig van már, kiesett az egész vasutas-oktatási rendszer is, nincs már alapos kiválasztás, az utcáról felvett embert is gyorsan beiskolázzák, például forgalmi szolgálattevőnek vagy akár mozdonyvezetőnek, ha éppen az szeretne lenni. Így aztán már csak a méregdrága tanfolyamon és a vizsgán derül ki, ha valaki nem tud megbirkózni a csaknem 1500 oldalas elméleti anyaggal, több száz tétellel. És akkor még ott van az embert próbáló hét órás írásbeli és a szigorú szóbeli vizsga! Utóbbin sokan még a kérdést sem értik, nemhogy a jó választ sikerülne megadni első, második, sőt harmadik nekifutásra sem. És akkor fel is út, le is út! Kárba vész az idő, kidobta a MÁV az ablakon a képzés és a vizsgáztatás árát – dolgozónként több százezer forintot –, miközben az eltanácsolt ember élete is kisiklik. Az oktatásra és képzésre évente több tízmillió forintot költ a MÁV, ám a nagy bukási arány miatt ennek a nagy része kidobott pénz.



a pályaudvarok?

Rólunk írták

A MÁV ígéri, egyeztet

A vasúttársaság hasonló utánpótlás problémákkal küzd, mint számos más munkáltató az országban. A szakmunkásképzés korábbi átalakítása (a vasutas szakközépiskolák egy részének megszüntetése) miatt jelenleg körülbelül 300 vasúti szakember hiányzik az egyébként csaknem 38 ezer fős dolgozói létszámból. A magas szintű szakmai tudással rendelkező utánpótlás biztosítása érdekében a vasúttársaság vezetése felvette a kapcsolatot és megkezdte az egyeztetéseket a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal, a Nemzetgazdasági Minisztériummal, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamarával, valamint a szakképző iskolákkal, továbbá az érintett felsőoktatási intézményekkel – válaszolta a vasúttársaság lapunk megkeresésére.

A szakszervezet húzza a vészharangot

A szakemberhiány miatt a Vasutasok Szakszervezete régóta kongatja a vészharangot, s a közelmúltban a vezérigazgatónak írt levelében is mielőbbi megoldást sürgetett. A közelmúltban tett – megállapodásokon alapuló – intézkedések azonban csak foltozgatások, nem alkalmasak arra, hogy kezeljék a kialakult és fokozódó problémákat. A VSZ olyan vasutas életpályamodell kialakítását követeli, amely visszaadja a hivatás becsületét, különféle kedvezmények, juttatások visszaállításával, s színvonalas képzési rendszer újraindításával vonzóvá teszi a pályát.



Nem válaszoltak

A cégvezetés a Népszavának arra a kérdésére azonban nem válaszolt, hogy elképzelhető-e egy olyan helyzet kialakulása, amely veszélyezteti az utasforgalom biztonságos lebonyolítását, a menetrend betartását, adott esetben egy egész pályaudvar működését? Illetve hogyan képzelik a képzési rendszer átalakítását, a vasutas életpályamodell kialakítását.

A MÁV közlése szerint a közelmúltban a következő intézkedéseket tette:

- * A kormány 2015-ben 3,4 százalékos keresetfejlesztést biztosított (2013-ban és 2014-ben 2,4-2,4 százalékos volt a bérfelértékelés).
- * 2015 második felében egyes stratégiai munkakörökben (pénztáros, ügyfélszolgálat, vezető jegyvizsgálók, a 35 év szolgálati idővel rendelkezők) keresetemelést hajtott végre.
- * Programot indított a pihenőhelyiségek fejlesztésére, idén megkezdte a egyen- és munkaruhák lecserélését. A mozdonyvezetői vezetőállásokat korszerűsítik (ergonómiai székek behelyezése, klímaberendezés beszerelése).
- * A megszakítás nélküli munkarendben alkalmazott munkavállalók műszakpótlékát 10 százalékkal megemelték.

- * 2015-ben és 2016-ban évi 230 óra rendkívüli munkavégzést követően 215 százalékos bérpótlék illeti meg a munkavállalót.
- * A felsővezeték-szerelő járművezető munkakörben foglalkoztatott munkavállalókat havonta bruttó 15 000 forint kiegészítő bérpótlék, a vasúti jármű vezetőnek, havonta bruttó 10 ezer forint kiegészítő bérpótlék jár.

Tüneti kezelés

A VSZ elnöke, Meleg János felhívta a figyelmet, arra hogy a műszakpótlék 10 százalékos emelése – amelyet oly előszeretettel emleget a munkáltató – némi csúsztatás, mert csak a Budapesti Igazgatóság területén, a forgalmi munkakörben dolgozó munkavállalók kapták, összesen 1200-an. Ezt kell szembeállítani az összes, a mintegy 38 ezres létszámmal. Így aztán ez az emelés is egyike volt az eseti tünetkezeléseknek.

Kockázatos kiszervezés

VSZ: Nem hagyjuk!

A Vasutasok Szakszervezete elítéli, és meg fogja akadályozni azt, hogy a MÁV Létesítményüzemeltető és Vasútör Kft. több száz, de akár ezer munkavállalója is újabb „kiszervezés” áldozatául essen.

Egy évvel ezelőtt, 2014-ben örömmel vettük, hogy a MÁV IK Kft.-ből, a MÁV-KERT Kft.-ből, a MÁV Vasútör Kft.-ből és a MÁV Vagyonkezelő Zrt.-ből létrehozták a MÁV Létesítményüzemeltető és Vasútör (LV) Kft.-t. Az integráció során a négy vállalat valamennyi munkavállalója biztonságban tudhatta a munkahelyét, az új Kollektív Szerződés aláírásával pedig bizonyos foglalkoztatási csoportok lényegesen jobb helyzetbe kerültek, mint az összeolvadás előtt. Az új gazdasági társaság megújult szervezeti formában, a korábbinál lényegesen hatékonyabban működött, s a munkavállalók egyre közelebb érezték magukat a MÁV vállalatcsoporthoz.

A megalakulás után nyolc hónappal, 2015. június 25-én bejelentette a munkáltató, hogy megkezdődött a MÁV Létesítményüzemeltető és Vasútör Kft. visszaszervezése a MÁV Zrt.-be. Minden érintett örült, hogy újra a MÁV Zrt. dolgozója lehet, s ez érződött is a teljesítményükön.

Üröm az örömben

Szeptembertől azonban a nagy örömben egy kis üröm is vegyült. A munkáltató bejelentette, hogy a MÁV Létesítményüzemeltető és Vasútör Kft.-ből, mintegy 1000 embert akar közbeszerzéssel kiszervezni alvállalkozóknak. Kiderült, hogy az összes dolgozót, nagyjából 700 vasútort és a 275 takarítót külső vállalkozók foglalkoztatnák. Aki ismeri ezt a két területet – és a KSH statisztikáit –, az tisztában van azzal, hogy éppen ezeken a területe-

ken a legmagasabb a feketefoglalkoztatási arány, gyakori, hogy 8-12 órán keresztül dolgoztatják, a végtelenségig kizsigerelik az alkalmazottaikat, miközben legfeljebb 4-6 órásnak jelentik be őket. Találkozunk olyan többszörös alvállalkozói láncolatokkal is, amelynek a végén éppen a keményen gürcölő munkavállalók járulékait nem fizették be. A hivatalos nyilatkozatok szerint természetesen „a MÁV Csoportnál ilyen elő sem fordulhat.”

A mintegy 1000 munkavállaló előtt elhúzták a mézesmadzagot azzal, hogy visszakérülnek a MÁV Zrt. állományába, érvényes lesz rájuk is a Kollektív Szerződés, bővülnek a juttatások, biztosabbnak érezhetik a munkájukat. Az sem mellékes, hogy azok a kollégák, akiknek most nincs vasúti menetkedvezményük, a visszaszakerülés után az is jár nekik.

A kiszervezés veszélyei

Szakszervezetünk nem tartja jó megoldásnak azt – amit egyébként a Munka törvénykönyve is előír –, hogy a kiszervezett dolgozókra mindössze egy évig vállalnak foglalkoztatási garanciát az új munkáltatók, és legfeljebb ugyanennyi ideig biztosítják a Kollektív Szerződésben foglalt juttatásokat. Nem akarjuk, hogy kiszervezzék a kollégákat, mert féltjük, hogy egy év leteltével lényegesen rosszabb körülmények közé kerülnek, akár a bérezés, akár a foglalkoztatás terén.

A Vasutasok Szakszervezetének meggyőződése, hogy a MÁV Létesítményüzemeltető és Vasútör Kft.-nek, a MÁV Csoportnak és a felügyeletet ellátó minisztériumnak is élen kell járnia a társadalmi felelősségvállalásban. Elvárjuk, hogy a felelősök tegyenek valamit azért, hogy

eltűnjön a bizonytalan, kiismerhetetlen, a munkavállalókat kizsákmányoló és gyakran fekete foglalkoztatásba torkolló alvállalkozói rendszer.

Szakszervezetünk be fogja bizonyítani, hogy nincs szükség a két tevékenység kiszervezésére. Felvilágosítjuk a döntéshozókat, hogy az alvállalkozók többsége nem a legtörvényesebb, legfeljebb annak tűnő módon foglalkoztatja az embereket.

Elítéljük

A VSZ elítéli, hogy haszonlesők kezére adnak csaknem 1000 munkavállalót. Elítéljük azt is, hogy a törvényes munkáltatás helyett bárki is a fekete foglalkoztatást erősítse. Elítéljük továbbá, hogy játszadoznak az emberekkel: visszaszervezésről beszélnek nekik, majd kidobnák őket a tisztességtelen munka világába. A döntéshozóknak jogukban áll ugyan a kiszervezés, de azzal is tisztában kell lenniük, hogy 1000 embert és 1000 családot löknek ezzel a bizonytalanságba.

Együtt a pénzéhes cápák ellen

Meggyőződésem, hogy felül kell emelkedni bármely „pénzéhes cápa” akaratán és mohóságának kielégítésén, s közösen kell fellépniük a korrupció, valamint a feketegazdaság ellen. Közös érdekünk, hogy a ránk bízott embereknek biztonságos munkaviszonyokat harcoljunk ki.

A Vasutasok Szakszervezete és jómagam is mindent megteszünk azért, hogy a már sokszor tapasztalt ésszerűtlen döntéseket és az ehhez kapcsolódó kiszervezéseket megakadályozzuk. ***kottar***

Nem!

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE NEMET MOND BÁRMELY, A MÁV CSOPORTOT ÉRINTŐ TEVÉKENYSÉG KISZERVEZÉSÉRE ÉS EGYÜTTMŰKÖDÉSEK MINDENKIVEL ABBAN, HOGY A MUNKAVÁLLALÓKAT, AKIK EGYÉBKÉNT VASUTASNAK ÉRZIK MAGUKAT, BÁRKI HÁTRÁNYOS HELYZETBE HOZZA.



MÁV Zrt. KÜT: változott a méltányosság megítélése

Munkaruhák, féléves késésben

A MÁV-lakások 80 százaléka átkerült a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő (MNV) Zrt.-hez, a cég és az állam közötti adósságrendezés keretében. Ettől kezdve nincs méltányosság, az állami vagyonkezelésről szóló törvény ugyanis nem tartalmaz ilyen fogalmat – hangzott el a MÁV Zrt. szeptemberi KÜT ülésén. A tanácskozáson az új egyenruhák kiszállításának üteméről és a program csúszásáról is tájékoztatták a megjelenteket a MÁV SZK képviselői.

A MÁV Zrt. és az állam közötti adósságrendezés keretében a lakások 80 százaléka átkerült az MNV Zrt.-hez – tájékoztatta a KÜT szeptemberi ülésének résztvevőit Takács Mária. A humán erőforrás menedzsment vezetője a lakáskiutalások változásaival kapcsolatban kiemelte, hogy az állami vagyonkezelésről szóló törvény nem ismeri el a méltányosságot, amelyet a cégnél korábban alkalmaztak. Emiatt november 30-ig a jelenleg érvényes lakásügyi utasítást az új helyzethez kell igazítani. Várhatóan három kategória létezik majd: a kincstári, a vagyonkezelésbe átadott és a MÁV tulajdonú lakások.

A rendelkezésre álló 34 üres és kiutalható lakás közül mindössze 4 MÁV-lakást terjesztett elő együttes döntésre a hr-vezető, ezekre hatan jelentkeztek. Az idén lejáró 5 éves lakásbérleti szerződéseket kérelem alapján újabb 5 évre meghosszabbítják. A KÜT tagjai azt kérték, hogy csak olyan lakások sorsáról legyen együttes döntés, amelyek valóban kiutalható, beköltözhető állapotban vannak.

Késésben a munkaruha projekt

A szeptemberi ülésen részletes tájékoztató hangzott el a MÁV Zrt. új egyen- és formaruha bevezetéséről, valamint az előző években elmaradt



munkaruha juttatásáról is. Első körben a debreceni területen osztottak ki 500 szövet egyenruhát – ismertette a szállítási ütemet Sejkoczkiné Bodnár Éva, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. működésmenedzsment vezetője, valamint Varga László készletgazdálkodás vezetője.

Elmondták, hogy várhatóan október első hetében Budapesten, novemberben pedig Miskolcon kapják meg a juttatásaikat a MÁV-os és Star-tos munkavállalók.

A cég illetékesei részletesen szoltak arról is, hogy a fél évesre tervezett munkaruha-projekt a közbeszerzési eljárások megtámadása miatt csaknem 5 hónapot késett. Az elmaradásokról kiderült, hogy 2013-ra 5-6 millió forint hátralék van, míg 2012-re már csak 2-300 ezer. A cég illetékesei szerint az ellátás 2016 első negyedévére naprakész lehet.

(Az összefoglaló a MÁV Zrt. KÜT hírlevele alapján készült)

Csaknem 400 szakember hiányzik

A MÁV Zrt. kimutatása szerint is munkaerőhiány van, a szükségesnél 395-el kevesebben dolgoznak a cégnél – ismertette a gazdálkodásról adott tájékoztatójában Bádonfainé Szikszay Erzsébet gazdasági vezérigazgató-helyettes. Elmondta, hogy a 2014. december 31-i létszám 17354 – közfoglalkoztatottak nélkül 15927 – volt, ez a bázisnál 181-el, a tervezettnél 395-el kevesebb.

Az ülés végén Bádonfainé kijelentette: az állami támogatás fejében kötelességünk minden területen a legjobb megoldást alkalmazni.

A KÜT elnöke, Bodnár József pedig leszögezte, hogy növelni kell a munkavállalók anyagi elismerését, mert ha ezt nem tesszük, akkor veszélybe fog kerülni a vasút jövője.

RCH KÜT: hamarosan újabb pályázat

Felülvizsgálják a kocsivizsgálók képzését

Jól sikerült az RCH második alkalommal megrendezett családi és sportnapja, október közepe óta 15 kirendeltséget új vezető irányít, s hamarosan pályázatot írnak ki vonatkezelési és rendeléskezelési munkakörre is – hangzott el – egyebek között – a Rail Cargo Hungaria (RCH) KÜT szeptemberi ülésén. A tanácskozáson a kocsivizsgálói tanfolyam tananyagának felülvizsgálata is napirenden volt.

Időarányosan haladnak a különféle pozíciókra kiírt

pályázatok – mondta az RCH szeptember 24-én megrendezett ülésén Czékus József vonatkezelési vezető az általa irányított projektről. A kirendeltség-vezetői pozíciókra kiírt pályázatra 37-en jelentkeztek.

A korábban kialakított 15 kirendeltségen a vezetők október 15-én elfoglalták a pozíciójukat. Hamarosan a vonatkezelési és rendeléskezelési szakértő pozíciókra írnak ki pályázatot.

Folyamatban van a kocsivizsgálói képzés tananyagá-

nak felülvizsgálata is. Megkezdődött a vonatfelvevői tanfolyam iránti igény felmérése.

A cég teljesítménye jól alakult, de az utóbbi időben a horvát határon (Murakeresztúr, Gyékényes, Magyarbóly) történt korlátozások nagyban befolyásolják az eredményeket – fejezte be tájékoztatóját Czékus József.

A HR Gazdálkodás és partner szervezettől megkapott 1-8 havi humán erőforrás-gazdálkodási adatokról készített kimutatásból a KÜT-ülésen az is kiderült, hogy a szabadság

kiadásában a tervhez képest mintegy 7 százalékos elmaradás van, ez eddig 59 százalékban teljesült. A túlórák száma csökkent, 3764 órával kevesebb volt s ez 3,1 millió forint megtakarítást is eredményezett a cégnek. A jelenlévők értékelték a második RCH családi és sportnapot is, és többen is elismerésüket fejezték ki a szervezőnek a jó munkáért. A szervezéshez és a lebonyolításhoz egyébként a KÜT tagjai is tevékenyen hozzájárultak. A családi napi tombolán befolyt összeg, a VSZ Cargo Szakmai Képviselő korábbi rendezvényén e célra gyűjtött és átadott 55 ezer forinttal kiegészítve összesen 266 000 forint volt. Ez az összeg került átadásra két rászorult munkatársunk számára.

Az ülés befejező részében a Magyar Vasút 2015. konferenciáról adott tájékoztatót Zlati Róbert, az RCH felügye-

A munkavállaló felelőssége

Assunk mélyebbre!

Az előző alkalommal áttekintettük a kártérítés legfontosabb általános szabályait. A szeptemberi számban leírtak minden kártérítésre irányadóak voltak, tehát a munkajogi és a polgári jogi esetekre is. Ezúttal mélyebbre ásunk, és a munkajogi kártérítés kincseit vesszük szemügyre, elsőként a munkavállalóval szemben alkalmazható kártérítési szabályokat.

A legfontosabb eltérés a polgári jog kártérítés és a munkajogi között az, hogy az utóbbi kizárólag a munkaviszonyból fakadó vétkes kötelezettségszegéssel okozott károk megtérítésére terjed ki. Mit jelent ez a gyakorlatban?

A kisboltban, ahova járok, bevezették, hogy 30 százalékos kedvezménnyel lehet megvenni a szálami- és felvágott végeket. A csemegepult előtt állva meg is jegyeztem a boltos kisasszonynak, hogy ez egy remek ötlet, mert így semmilyen étel nem kerül a kukába. Bólintott. Majd grimaszolva hozzátette, hogy ennek a rendszernek az eladók örülnek a legjobban, mert így a megmaradt végek árát nem vonják le a fizetésükből. A fejem búbjáig szaladt a szemöldököm. Miért is vonnák le a fizetésükből az el nem adott felvágott árát? Úgy nézett rám, mintha egy különösen gyengeelméjű marslakó lennék: hát a kártérítés miatt! A szemöldököm visszaesészt a homlokomra, és összeráncolódt. Mivel nem álltak mögöttem a sorban, úgy döntöttem, hogy a kártérítés feltételeit rövidem megosztom a hölgyel.

Elmondtam, hogy a munkáltató csak akkor követelheti a kárai megtérítését, ha a munkavállaló vétkes kötelezettségszegést követ el, azaz, ha a jogszabályi és szerződéses kötelezettségét megszegve okoz kárt. A pultban állók feladata a rendelés felvétele, a termék felszerelése és árazása. A hölgy

nem arra vállalt kötelezettséget, amikor pultosnak állt, hogy maradéktalanul ki fogja árulni a termékeket. A vevők kiszolgálása a feladata, nem ügynöki tevékenység végzése. Ezért, ha meg is marad egy-egy szálamivég, az nem az ő felelőssége, mert nincs olyan kötelezettsége, hogy az árukészlet egészét adja el. Kötelezettség

munkanapja végén szólt a karbantartó csoport vezetőjének, hogy arra az útvonalra, amire aznap küldték, más gyártmányú autót kellene szolgálatba állítani.

A jármű rendkívül széles és félfő, hogy a visszapillantó tükör a legnagyobb óvatosság mellett is letörik a szűk földúton, ami ráadásul két oldalról

munkavállaló nem úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható. Az ismerősöm az általában elvárható magatartás követelményének megfelelően járt el, amikor felhívta a vállalkozás figyelmét arra, hogy a területre tévesen megválasztott jármű a fokozott elővigyázatosság ellenére is sérülhet.

Szándékosan vagy gondatlanul

A kártérítés mértéke a munkajogban attól függ, hogy a kárt szándékosan, vagy gondatlanul okozta a munkavállaló.



A KÁRTÉRÍTÉS MÉRTÉKE A MUNKAJOGBAN ATTÓL FÜGG, HOGY A KÁRT SZÁNDÉKOSAN, VAGY GONDATLANUL OKOZTA A MUNKAVÁLLALÓ.

hiányában nincs kötelezettségszegés. E nélkül viszont kártérítés sincs.

Az elvárhatóság szabályai

Egy kedves ismerősöm, aki kukásautó-vezető, a minap megosztotta velem, hogyan járt a munkahelyén. A negyedik

rendezetlen fasorral szegélyezett – magyarázta. A válasz egy goromba vakkantás volt: „ha letörik, majd kifizeted.” A következő héten, egy vihar után ugyanazzal az autóval mentek a terepre. Ott egy letört ág ráesett a kocsira és kettérepesztette a visszapillantó tükört. A csoportvezető meg akarta fizettetni a kárt az ismerősömmel. Szerinte ugyanis kellő körültekintés mellett az nem következett volna be. Vajon a csoportvezető érvelése helyes volt-e?

A törvény alapján semmiképpen. Az ugyanis úgy rendelkezik, hogy csak azt a kárt lehet megfizettetni a dolgozóval, amit a munkaviszonyból származó kötelezettségének megszegésével okozott, feltéve, ha a

Szándékos – vagy súlyosan gondatlan – károkozás esetén teljes kártérítéssel tartozik a „vétkes”. Itt nincs eltérés a polgári jog szabályaitól.

Azonban az enyhébb fokú gondatlanság esetében – amely a leggyakoribb károkozási forma a munka világában – a kártérítés limitált: bármekkora is legyen az enyhe gondatlansággal okozott mérték, a fizetési kötelezettség nem haladhatja meg a négyhavi távolléti díj mértékét. (A négyhavi távolléti díjban korlátozott kártérítés alól egyedül a Kollektív Szerződés tehet kivételt, ugyanis legfeljebb nyolc havi mértékre felemelheti a helytállás mértékét.)

Folytatjuk

dr. Balczer Balázs

Fontos!

A MUNKAVÁLLALÓVAL SZEMBEN CSAK AKKOR KÖVETELHETŐ MUNKAJOGI KÁRTÉRÍTÉS, HA A KÁRT A MUNKAVISZONYÁVAL ÖSSZEFÜGGÉSSEN, SZÁNDÉKOS VAGY GONDATLAN KÖTELEZETTSÉGSZEGÉSSSEL OKOZTA.

VSZ: pluszpénzt a menekülteket szállító vasutasoknak!

Adtak is, meg nem is

Nagy sajtóérdeklődéssel kísért közleményben hozta nyilvánosságra október 7-én, a Tisztas Munka Világnapján a VSZ: pluszpénzt követel a menekültek szállításában rendszeresen résztvevő több száz vasutasnak. A szakszervezet elvárja, hogy a juttatást ne csak a jegyvizsgálók, hanem a menekültjáratok kiszolgálásában dolgozó minden kolléga megkapja, a menekültáradata kezdetétől visszamenőleg. Lapzártakor érkezett a hír: a MÁV fizet, de nem mindenkinek. A VSZ ezt nem hagyja.

Lelkileg, szellemileg és fizikailag is megviseli a vasutasokat a menekültek szállításával járó, a korábbinál lényegesen nagyobb terhet jelentő munka – szögezte le október eleji közleményében a Vasutasok Szakszervezete. A folyamatosan érkező tömeg biztonságos és kulturált körülmények közötti utaztatása végtelenül kimeríti a vasutasokat, főleg azokat, akik a kezdetektől részesei a speciális helyzetnek. Időnként emberfeletti erőfeszítéssel lehet megjavítani, kellően tisztán tartani – vagy egyáltalán kitakarítani – a megrongált, szeme-

tes szerelvényeket, mosdókat, állomásokat az átutazók után – közölte Meleg János a Vasutasok Szakszervezete (VSZ) elnöke. Ráadásul a kiszolgáltatott emberek feszültsége is a vonatokon és az állomásokon szolgáló vasutasokon csapódik le. Az időnkénti összeszólalkozások, a problémás utasok és helyzetek kezelése a legtörelmesebb embert is megviseli.

A Vasutasok Szakszervezete éppen ezért megörült annak a kormányzati javaslatnak, hogy kapjanak jutalmat azok a bírák, akiket a tiltott határátlépések „statáriális” tárgyalására a helyszínre delegáltak. A VSZ ugyanis úgy véli, ha a kényelmes hotelekben elszállásolt és kulturált körülmények között dolgozó ítélkezési stáb külön juttatást kap a megnövekedett munkáért, akkor a vasutasok is hatványozottan megérdemlik a pénzbeli elismerést – szögezte le az elnök. Nekik ugyanis a legnehezebb időjárási körülmények között is helyt kell állniuk, s míg a bírák elé a bevándorlóknak csak egy kisebb része kerül, a vasutasok naponta több ezer menekülő utaztatásáért felelősek – érvel az érdekvédő. A szakszervezet határozottan leszögezi: a nagy számban érkező menekültekkel – és utánuk – a szokásosnál hatványozottan több a munka.

Tisztas munka

A Tisztas Munka Világnapja alkalmából a VSZ bejelentette: elvárja a tulajdonostól – a

MÁV-csoport vezetőjétől –, hogy biztosítson pluszpénzt azoknak, akik rendszeresen részt vesznek a menekültek szállításában. Tisztas pluszmunkáért fizessen tisztas pénzt! A kifizetést visszamenőleg, a menekültáradat kezdetétől tartja méltányosnak a szakszervezet. A VSZ felszólítja a tulajdonos képviselőit, hogy a részletek egyeztetése érdekében mielőbb üljenek tárgyalóasztalhoz.

Nem elég!

Lapzártakor érkezett a hír: napi tízezer forint pótlékot kapnak azok a kalauzok, akik a „migránsvonatokon” dolgoztak – érkezett a VSZ-hez is az a levél, amelyben a MÁV Start vezérigazgatója értesíti a szakszervezetet, hogy teljesül a korábbi követelése.

Igen ám, de a vezérigazgatói rendelkezésből az is kiderül, hogy a juttatás egyelőre kizárólag azoknak a MÁV Startnál dolgozó jegyvizsgálóknak és vezető jegyvizsgálóknak jár, akik a Röske-Hegyeshalom, Magyarbóly-Hegyeshalom/Szentgotthárd, Barcs-Hegyeshalom/Szentgotthárd, Gyékényes-Hegyeshalom/Szentgotthárd útvonalon teljesítettek szolgálatot.

Ez nem elég – szögezi le a VSZ. A szakszervezet minden érintett számára követeli a pluszjuttatást, s mindent megtesz azért, hogy a MÁV vezetése ne csak részben, hanem teljes mértékben teljesítse az elvárást.



VSZ Választmány: változó szabályzat

Módosult az SZMSZ is

Többek között az SZMSZ-ről, az FB ügyrendjéről, valamint a VSZ szövetségi politikájának változásairól tárgyalt október 1-jén a Vasutasok Szakszervezete Választmánya.

Elsőként a VSZ Szervezeti és Működési Szabályzatának a módosításait tárgyalta meg legutóbbi, októberi ülésén a Választmány megjelent 24 tagja. A több órán át tartó megbeszélés eredményeként az SZMSZ-ben több olyan változás is történt, amely a VSZ működését szabályozza. Az SZMSZ-t a választmányt egyhangúlag, míg annak 4. számú mellékletét négy tartózkodás mellett elfogadta.

A VSZ Felügyelő Bizottságának ügyrendjével kapcsolatban Papp Zoltán FB elnök elmondta, hogy a bizottság három alkalommal tárgyalta, míg végül az elnökség elfogadta. Mivel az ügyrend alkalmas arra, hogy az a VSZ működését segítse, a Választmány is elfogadta.

Az első félévi munkaidő-kedvezmény felhasználásáról Horváth Csaba szervezetpolitikai alelnök tájékoztatta a résztvevőket. Ezután Meleg János elnök az aktualitásokról, a szövetségi politikát érintő változásokról, valamint az ezzel kapcsolatos tárgyalások állásáról beszélt.

A továbbiakban a VSZ pénzügyi helyzetéről, valamint a férfiak 40 évi munkaviszony utáni nyugdíjba vonulásához szükséges aláírásgyűjtéséről, a taglétszámról, a tagnyilvántartásról, valamint a Vodafone-nal kötött szerződés felülvizsgálatáról hangzott a tájékoztató. Horváth Csaba alelnök elmondta még, hogy az Edusolid Kft. megszerezte a felnőttképzési engedélyt, így hét témakörben elkezdheti a képzéseket. Kotter József érdekvédelmi alelnök az Ágazati Párbeszéd Bizottság legutóbbi üléséről, valamint az ágazati kollektív szerződés megkötésére tett próbálkozásokról beszélt.

Az ülés végén Zlati Róbert érdekvédelmi alelnök az RCH-nál és a Záhony Portnál korábban bevezetett foglalkoztatási változások visszaállításáról tájékoztatta a jelenlévőket.



Zubály Bertalan

Nem vált nevet a KHI SZK

Vidám csapatépítés

Nem változtatják meg VSZ KHI SZK (Központi Hivatalok és Intézmények Szakmai Képviselő) nevét, erről egyhangúlag döntöttek – egyebek mellett – a tagozati ülésen, Sárospatakon.

Sűrű program, késő estig tartó megbeszélés jellemezte a KHI SZK nyár végi tagozati ülését, amelyen részt vett Meleg János, a VSZ elnöke, Horváth Csaba szervezetpolitikai alelnök, Kotter József érdekvédelmi alelnök és Zlati Róbert érdekvédelmi alelnök.

Összefogásunk egyik pozitív bizonyítéka az ÜT és munkavédelmi választások eredményei az SZK-nál. Büszkék vagyunk

és sokat dolgoztunk a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt. és a MÁV LV választások sikeres eredményeiért is. Többek között jeleztük a VSZ vezetésének, hogy a tagjainkat érintő munkáltatói szervezési intézkedések során a foglalkoztatáspolitikai megállapodásokkal ellentétes intézkedések is előfordulnak.

A szervezetek közötti átjárhatóság nem mindig működik, esetenként a munkavál-

láló átképzése is elmarad, „utcaról” vesznek fel újakat.

A következő időszak egyik fontos feladata a tagmegtartás és tagszervezés, ehhez kaptunk iránymutatást.

A munka világában, az egyre nehezedő életfeltételek miatt és a munkavállalók védelme érdekében elengedhetetlenül szükség van a szakszervezetre.

Több alkalommal is felvetődött a KHI SZK névváltoztatása, s a kérdést most a VSZ vezetőivel is megtárgyaltuk és arra jutottunk, hogy a jelenlegi név tükrözi legjobban a szakmai képviselőhöz tartozó alapszervezetek összetételét. Ezért aztán a KHI SZK TIK tagozata egyhangúlag határozott arról, hogy megtartja a nevét.

A tavalyi év végi alapszervezeti választások után a tagozat nyár végén volt először együtt új összetételében, ezért vidám csapatépítésen ismerkedtünk, segítettük egymást. Különösen izgalmas volt az „előttem az utódom” tapasztalatok megosztása.

Az ülés értékelésekor megállapítottuk, hogy a KHI SZK-ra az elkövetkező időszakban nagyon sok feladat hárul. Megállapítottuk azt is, hogy szükség van ilyen összejövetelekre és a VSZ vezetőivel való személyes találkozásra.

Együtt jobbak, erősebbek és értékesebben is vagyunk, mindez köszönhető a KHI SZK vezetőjének, Németh Gábornénak (Icunak).

Szakolczainé Szabó Erzsébet
KHI SZK TIK tagozatvezető



Többéves hagyomány Zamárdiban

Többéves hagyomány szerint szeptember 13-15 között rendezték a VSZ Forgalmi Szakmai Képviselőt kihelyezett értekezletét a Vasutasok Szakszervezete üdülőjében, Zamárdiban.

A 39 résztvevő első nap Meleg János elnök és az alelnökök tájékoztatóját hallgatta meg a szakszervezeti munkáról, az érdekvédelem eredményeiről. Kiemelt téma volt a nemrég aláírt Kollektív Szerződés tartalma, főleg a túlóra mértéke és díjazása, valamint a bevezetett 40 százalékos műszakpótlék.

Az értekezlet résztvevői egyhangúsan kijelentették:

kiemelten kell kezelni a munkavállalói leterheltséget jelentő problémákat, meg kell szüntetni a kockázatos létszámihiányt, és minden lehetőséget fel kell használni a szakmai képzés, valamint a vizsgáztatás rendszerének a megváltoztatására. Bővíteni kell azoknak az állomásoknak a körét, amelyek részesülhetnek a magasabb műszakpótlékban. Újra felvetődött a vasutas élet-



pálya modell szükségessége, kapcsolódva a munkaerő utánpótlás nehézségeinek problémájához.

Második napon Völentné Sárvári Piroska Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgató és Béres Barna, a Forgalmi Üzemirányítási Osztály vezetője tar-

tott tájékoztatót a folyamatban lévő forgalmi feladatokról.

Szakszervezeti és szakmai összetartást erősítő, jó hangulatú napokat töltöttek együtt az ország különböző állomásairól érkezett tagtársaink.

Szabó Gyula

Nyugdíjas tisztségviselők Balatonfüreden

Három nap, száznál több hallgató

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ), a MÁV Zrt. támogatásával, szeptember 14-16-ig, Balatonfüreden, a Vasutas és Közlekedési Dolgozók Lótékonysági Egyesületének szállodájában tartotta az alapszervezeti elnökök és főbizalmiak továbbképző tanfolyamát, amelyen több mint százan vettek részt.

A VSZ ONYSZ háromnapos továbbképzését a szervezet elnöke, Simon Dezső nyitotta meg.

A programismertető után Móri Gábor alelnök az őszi beszámoló taggyűlések lebonyolításával kapcsolatos feladatokat ismertette.

Az egyesület stabil gazdálkodásáról, a segélyezések menetéről, a szolgáltatásokról és a taglétszám alakulásáról beszélt a résztvevőknek a rendezvény második napján Tivald Attiláné, az ÖTA elnöke.

A Vasutasok Szakszervezete megújulásával és a szövetségi politikával kapcsolatban Meleg János, a VSZ elnöke elmondta, hogy a változások – a megújulás, a kellő alázat és a közös döntések – már érzékelhetők.

A szövetségi politikát úgy jellemezte, hogy jelenleg tisztázatlanok a viszonyok. A beszámolót élénk vita követte.

Dr. Barát Gábor, az Országos Nyugdíjfolyósító (ONYF) volt elnöke egyebek között a magyar nyugdíjrendszer kihívásairól, az igazgatás, ellátás, illetve pénzügyi rendszerről tartott élvezetes tájékoztatót.

Pázmány Ferencné, a VSZ ONYSZ Pénzügyi Ellenőrző Bizottságának (PEB) elnöke pedig az alapszervezetek gazdálkodásáról és a pénzügyi fegyelemről tájékoztatta az elnököket.

A Magyar Szakszervezeti Szövetség (MASZSZ) Nyugdíjas Tagozatának helyzetéről Simon Dezső elmondta, hogy a MASZ Időügyi Tagozatának SZEK-es tagjai úgy döntöttek, megválnak a tisztsé-

güktől. Pótlásukról a MASZ Nyugdíjas Tagozatának választmánya dönt.

A második napi program a VSZ ONYSZ elnökségi ülésével zárult, melynek napirendjén az Idősek Világnapja szerepelt.

A tanácskozás harmadik napján Dr. Nemeskéri-Kutlán Endre, a MÁV Zrt. humánerőforrás munkajogi szervezetének vezetője a vasúttársaság helyzetéről tartott tájékoztatójában kiemelt helyet kaptak a fejlesztések és a létszámhelyzet. Egyebek mellett 2018-ig 200 kilométer vasúti pálya felújítás, új korszerű motorvonatok beszerzése szerepel a tervben.

(Összefoglaló Viski Ferenc beszámolója alapján)

Köszönet

A balatonfüredi tanfolyam zárónapjának kedves színfoltja volt dr. Huszti Rezsőné, a VSZ ONYSZ volt tiszteletbeli elnöke munkájának elismerése. Simon Dezső elnök köszönte meg a vasutas nyugdíjasok érdekében – elnökségi és választmányi tagként, Nyugdíjbiztosítási Bizottság vezetőjeként, illetve tiszteletbeli elnökként végzett – több évtizedes példamutató munkáját, majd az elismerő szavak után ajándékkosarat nyújtott át neki.

A Nyugdíjpénztárnál minden rendben

A Vasutas Önkéntes Nyugdíjpénztár Igazgatótanács szeptember 15-én tartotta rendes ülését, amelyen az Ellenőrző Bizottság beszámolójából kiderült, hogy a Nyugdíjpénztár maradéktalanul végrehajtotta az Igazgatótanács és a Küldöttközgyűlés határozatait. Hiányosságot, hibát nem állapítottak meg.

Van képünk
hozzá

Gazdag programok,

színes beszámolók

Sport és családi napban gazdag hónapot zárt a VSZ, országsszerte számos hangulatos, csapatépítésnek is beillő rendezvényről számoltak be a helyi tisztségviselők. Terjedelmi korlátok miatt ebben a lapszámban „csak” összefoglalót és néhány fotót közlünk a teljesség igénye nélkül.

Jó szórakozás Kelebián

Rengeteg színes program várta a kiskunhalasi sportnap vendégeit Kelebián.

Megrendezték egyebek között a már hagyományos futballtornát, amire Szerbiából is jelentek mozdonyvezetők. A gyerekeket arcfestéssel, kézműves játékok készítésével, origami hajtogatással, különböző labdajátékokkal és lovaskocsizással szórakoztatták a szervezők.

A foci eredménye: I. Szerb mozdonyvezetők, II. Szeged vegyes, III. Kiskunfélegyháza JBI



Ez igen!

Csaknem hétkilós halat is fogtak a lelkes horgászok azon a versenyen, amit Szombathely és Pécs terület közösen rendezett Kőszegen, szeptember 12-én. A 11 csapat összesen 83 kilónál több zsákmányt ejtett.

A verseny végeredménye:

- I. Szombathely Gépészet II. csapat (Nagy Zoltánné, Nagy Zoltán, Nagy Tamás) 13900 gramm
 - II. Nagykanizsa START csapat (Túri Attila, Kovács Gabriella, Nagy László) 13680 gramm
 - III. Kaposvár Forgalm (Árvai Ottó, Kristóf Géza, Patkó Péter) 11500 gramm
- A legnagyobb halat, ami egy szép ponty volt Nagykanizsa Gépészet csapata fogta (Bakonyi Ferenc, Vutér Attila, Simon László). 6880 grammot kóstált.
- A tizenegy csapat összes fogása 83600 gramm volt.
- A legutóbbi győztes, a Szombathely Gépészet I. csapata (Barcza Károly, Kósa Róbert, Katona Tóth Árpád) most fogás nélkül lett utolsó. Vigaszdíjat kaptak a fiúk, mert egyáltalán nem okoztak kárt a halállományban.



Az eső sem mosta el a jó hangulatot Szegeden

Az eső sem tudta elmosni a Vasutasok Szakszervezete Szeged Területi Képviseletének Családi és Sportnapját szeptember 26-án, a Szegedi Tudomány Egyetem közkedvelt Sportcentrumának pályáján.

A főzőverseny idén sem maradhatott el, a ringbe szállt hét csapatnak csülökből és lapockából kellett ízletes pörköltet készíteniük. A sportágak közül az ultra jelentkezők vitték el a pálmát.

A sportnapunkon részt vett Kotter József és Horváth Csaba VSZ alelnök is, továbbá Széles Szilárd, az Ifjúsági Tagozat vezetője fogadta el a meghívásunkat.



Csodálatos környezet, szívélyes fogadtatás Kisszékelyben

Az idén is Kisszékelyben rendezte meg immár hagyományosnak mondható horgászversenyét a Budapest Területi Képviselet.



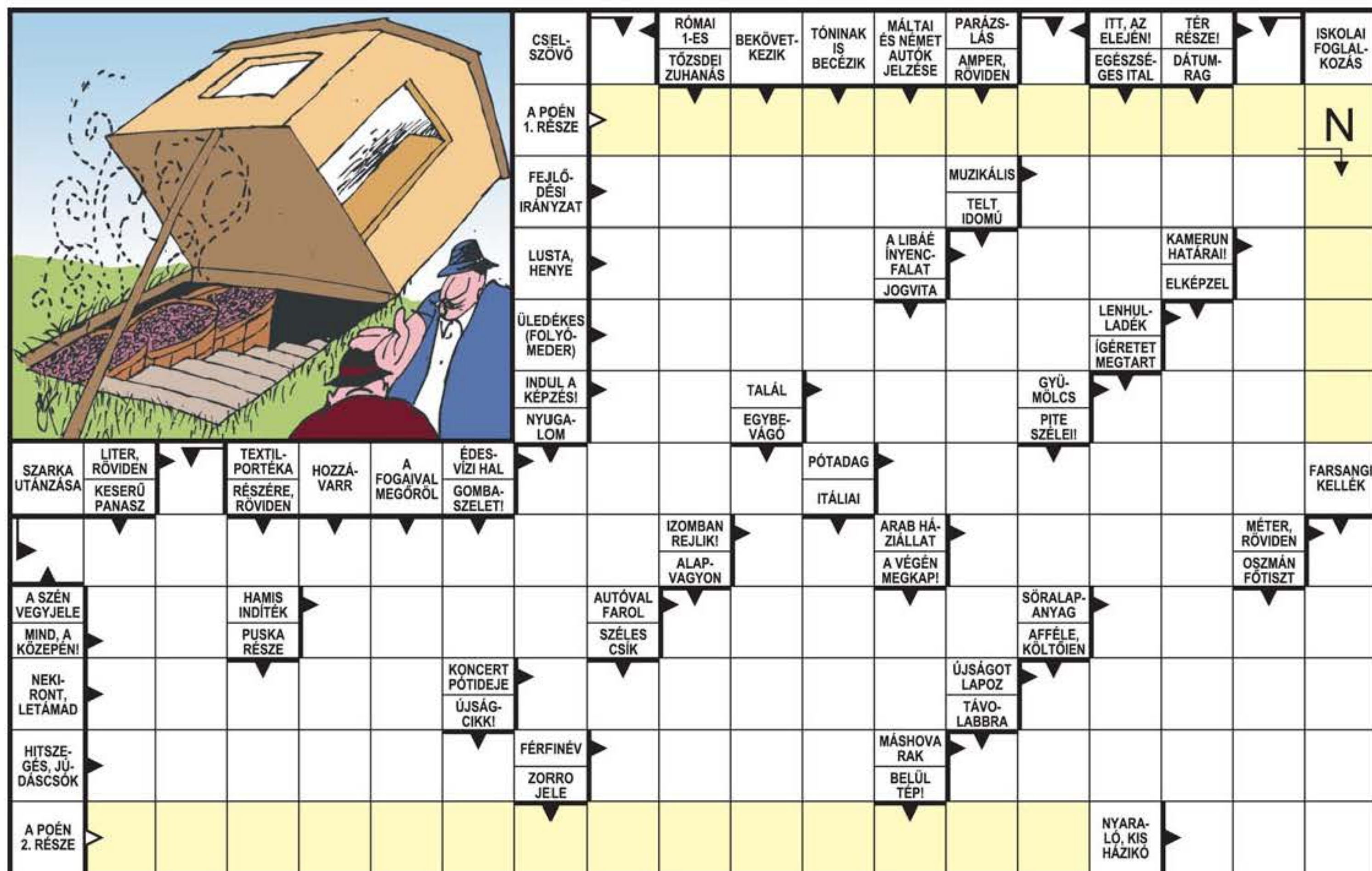
Kisszékely, e turisztikai falunak nyilvánított kis település és a gyönyörűen karbantartott Csádés-tó, a horgászat egyik legszebb gyöngyszeme. Csodálatos környezet, remek idő és a kisszékelyi emberek vendégszeretete fogadta horgászainkat.

Az összesítés után a kifogott 199,35 kilós mennyiségből a következő eredmény született.

- I. Tukarcs Attila, Somodi Mátyás (Szolnok Gépészet) 33,80 kg
- II.: Kiss Sándor, Keserő Imre (Bp. Nyugati Állomás) 32,00 kg
- III.: Nyíri Attila, Dancs István (Bp. Keleti Állomás) 25,15 kg

A legnagyobb hal kategóriában Keserő Imre nyert 5,40- kilós ponttyal. A legfiatalabb versenyző ifj. Kovács Lajos volt. A versenyt a Borsod Megyei Horgász Egyesület támogatta, biztosították a helyezettek díjazását és jóvoltukból minden csapat kapott egy-egy csomag etetőanyagot.







ERZSÉBET
UTALVÁNY
CSALÁD

MAGYARORSZÁG UTALVÁNYA



BUSINESS
Superbrands^{2x}
11-15

Superbrands²⁰¹⁵

www.erzsebetutalvany.hu