

AMINT ARRÓL TÖBB ALKALOMMAL A MAGYAR VASUTAS OLDALAIN TÁJÉKOZTATTUK OLVASÓINKAT, A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE 2011-BEN TARTJA SOROS XVII. KONGRESSZUSÁT.

2010. NOVEMBER

Megjelenik:

20 000 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVÁ:
1904-BEN

LIV/11

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

KONGRESSZUSRA



készülünk

A Vasutasok Szakszervezete Választmánya februárban döntött a teljes tisztújítást magában foglaló választások kiírásáról, illetve létrehozta a Kongresszust előkészítő testületeket: a Beszámoló-szerkesztő, az Alapszabály-szerkesztő, a Programkészítő és Jelölést Előkészítő bizottságokat. Valamennyi bizottság időközben megkezdte munkáját. Elkészült és tagsági vitára bocsátottuk az Alapszabály módosítás, valamint a Program tervezetét. Megkezdte munkáját a Beszámolót szerkesztő és a Jelölést Előkészítő Bizottság is.

A választások kiírásáról szóló Választmányi határozat értelmében 2010. szeptember 1-je és december 10. között a VSZ minden alapszervezetében teljes tisztújítást kell tartani. A választói értekezletek előkészítéséhez és lefolytatásához

szükséges ismereteket a VSZ alapszervezeti tisztségviselői részére tartott képzéseken újítottuk fel. A VSZ területi, szakmai középszervezeteiben és rétegszervezeteiben (VSZ ONYSZ, Női és Ifjúsági Tagozat) 2011. január 5-e és február 28-a között kell a választásokat megtartani. Az alapszervezeti választások és a középszintű választások előkészületei az ütemterv szerint folynak.

A VSZ XVII. Kongresszusának küldött keretszámát a Választmány május 19-én hozott döntésével százharmincnyolc főben határozta meg. Ebből huszonhárom küldött mandátuma jelenlegi tisztség-

ből adódik, száz küldött mandátumáról az alapszervezeti választások során döntenek, míg tizenöt küldöttet a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ) delegál.

A VSZ Választmánya (képünkön) október 12-13-i ülésén a Kongresszus időpontjául 2011. április 7-8-9-ét, helyszínül pedig a Budapesten lévő Ramada Resort-Aquaworld szálloda nagytermét határozta meg a testület.

A VSZ XVII. Kongresszus előkészületeiről a VSZ honlapján (www.vsz.hu) folyamatosan tájékoztatjuk tagjainkat és az érdeklődőket.

Érezd az összefogás erejét!

Kevés olyan család van most az országban, amelynek tagjait ne érintené érzékenyen a gazdasági válság. Sokan maradtak munka nélkül, ami katasztrofális következményekkel jár az érintettek körében. Ugyancsak jellemző az is, hogy a korábban felvett kölcsönök törlesztőrésze jelentősen megemelkedett.

A fentiek hatására teljesen át kell alakítani az érintett háztartások költségvetését. Mindenképpen arra kell törekedni, hogy a kiadásaink ne haladják meg a bevételeinket!

Ilyen esetben a felismerést cselekvésnek kell követnie. Általában az első teendő mindenhol az, hogy változatlan kiadások mellett új bevételi forrásokat keresnek, de erre kevés lehetőség van. Második lépésben hozzányúlnak a tartalékokhoz, ám az is hamar elfogy.

Ezt szokta követni az, amikor a folyószámlához kapcsolódó hitelkeretet is felhasználják a számlatulajdonosok. És végül elkezdik a kiadásokat csökkenteni, pedig ennek kellene az első lépésnek lennie.

Tehát több megoldás is van a háztartási költségvetési egyensúly fenntartására. A Stonehenge Bankház munkatársai abban szeretnének Önöknek segíteni, hogy bemutatunk egy mindenki számára nyitva álló lehetőséget a kiadások csökkentésére. Nagyon fontos, hogy ezt úgy kell szemlélni, mint sok-sok kis lépés egyikét, amelyek önállóan nem oldják meg a pénzügyi problémákat, de amennyiben egy háztartás több módszert is alkalmaz, ezeknek az eredményei összeadódnak, és végeredményben sokezer forint megtakarítást is elérnek havonta.

A Magyar Vasutas július-augusztusi számában megjelent egy cikk arról, hogy a Vasutasok Szakszervezetének tagjai

részére (beleértve a nyugdíjasokat is) a CIB Bank kedvezményes kondíciókkal banki szolgáltatásokat biztosít. Ezzel kapcsolatban több visszajelzést kaptunk, hogy felkeltette az érdeklődést ez a lehetőség, de a pénzügyi váltása problémákba ütközik. A legnagyobb gondot az jelenti, hogy többen kihasználják a jelenlegi pénzügyi helyzetüknél a folyószámla hitelkeretüket, s nem látnak lehetőséget a váltás során ennek kiegyenlítésére.

Erre szeretnénk most egy megoldást bemutatni.

A CIB Banknál a folyószámla hitelkeret igénylése rugalmasan zajlik. Lényege, hogy a meglévő folyószámla utolsó háromhavi kivonatát, valamint egy nyilatkozatot kell a munkáltatótól benyújtani arról, hogy a munkabér folyósítása banki átutalással történik. A dokumentumok alapján a CIB Bank két munkanapon belül elbírálja, hogy nála az ügyfél milyen mértékű hitelkeretre jogosult.

Amennyiben ez az összeg fedezi a másik banknál fennálló hitelkereti tartozást, akkor a CIB a folyószámlanyitással egyidőben megnyitja a jóváhagyott hitelkeretet, amelyből az ügyfél átutalással, vagy készpénz felvétellel és befizetéssel rendezheti tartozását a régi pénzügyi intézménynél. Ennek a számlaváltásnak semmilyen díja és pluszköltsége nincs a CIB Banknál, mert a Vasutasok Szakszervezetének biztosított kedvezményes számlacsomag elengedi az egyébként meglévő hitelbírálati díjat.

Ezt követően pedig a folyószámlát nyitó új ügyfelek havonta érzékelhetik a kimutatható megtakarítást a számlavezetés költségeiben és a széleskörű szolgáltatásokban.

Amennyiben konkrét kérdése van a folyószámlaváltással kapcsolatban, díjmentesen áll rendelkezésére a Stonehenge Bankház szakértője. Elérhetősége: Bán Péter, 70-335-4638, ban.peter@shbankhaz.hu

Az utazószemélyzet biztonsági feladatairól

A NORVÉG VASUTASOK SZAKSZERVEZETE SZERVEZTE MEG 2010-BEN A VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ VONATOK SZEMÉLYZETÉNEK NEMZETKÖZI TALÁLKOZÓJÁT. A KONFERENCIÁT, AMELYEN DÁN, SVÉD, OSZTRÁK, SPANYOL, FRANCIA, BELGA, SVÁJCI, LUXEMBURGI, MAGYAR ÉS TERMÉSZETESEN NORVÉG VASUTASOKAT KÉPVISELŐ SZAKSZERVEZETI TISZTSÉGVISELŐK VETTEK RÉSZT, 2010. SZEPTEMBER 19-22-E KÖZÖTT TARTOTTÁK A NORVÉG VASUTASOK SZAKSZERVEZETE GOLBAN LÉVŐ STOREFJELL SZÁLLODÁJÁBAN.

A konferencia napirendjén az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) a vasúti utazószemélyzet helyzetéről szóló jelentése szerepelt. A 2007/59-es számú Európai Unió Direktívájának 28-as cikke értelmében az ERA köteles megvizsgálni és jelentést tenni az utazószemélyzet biztonsági feladatainak kritériumairól. A jelentés elkészítését az indokolta, hogy az Európán át utazó utasok a különböző országok vasútjain eltérő szolgáltatásokat tapasztalnak az utazószemélyzet részéről, ami közlekedésbiztonsági kérdéseket is felvet. A jelentés, amely majd egy év késéssel jelent meg, számos olyan feladatot határozott meg, amelyet a tagországok többségénél tartalmaznak a munkaköri leírások.

Amint azt Sabine Triertől, az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetségének (ETF) főtitkár-helyettesétől megtudtuk, a jelentést az EU jogszabály alkotása során fogják felhasználni a belföldi vasúti



személyszállítás liberalizációjáról készülő csomag részeként. A találkozó két feladatául a jelenlegi jogi szabályozás elemzését és a kapcsolódó információk összegyűjtését határozták meg a résztvevők. A hozzászólásokból kiderült, hogy az ETF-től a folyamat végén azt várják el az érintettek, hogy a törvény előkészítési folyamat során egy a mozdonyvezetők nemzetközi jogosítványához hasonló, a konkrét feladatokat tartalmazó szabályozás szülessen a határokon át közlekedő személyszállító vonatok személyzetére vonatkozóan. A szabályozásnak a biztonsági feladatok konkretizálásán túl irányt kell mutatnia a munka- és pihenőidőre, a távollét alatt alkalmazandó juttatásokra, a személyzet képzésére, nyelvismeretére, valamint az orvosi alkalmasságának kritériumaira is. Az utazószemélyzet biztonsági feladatainak listája magyar javaslatra a tűzmelegelőzési feladatokkal bővült.

Az ETF szociális párbeszéd keretében folytatandó konferencia egy négy fős, a régiók képviselőiből álló bizottságot is létrehozott, amelynek tagjai: Serge Piteljean (Nyugat-Európa), Antonio Gamez (Dél-Európa), Helmut Radlingmeyer (Kelet-Európa) és Audun Sør-Reine (Észak-Európa). A folyamat további lépéseiről folyamatosan tájékoztatjuk olvasóinkat.

Karácsony Szilárd

Nemzetközi tapasztalatcsere Budapesten



GENNADY KOSZOLAPOV, A FÜGGETLEN ÁLLAMOK KÖZÖSSÉGE (FÁK) TAGÁLLAMAIBAN MŰKÖDŐ VASUTASOK ÉS VASÚTÉPÍTŐK SZAKSZERVEZETEINEK NEMZETKÖZI SZÖVETSÉGE ELNÖKE KEZDEMÉNYEZÉSÉRE 2010. NOVEMBER 1-4. KÖZÖTT A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE KÖZREMŰKÖDÉSÉVEL ÉS A FRIEDRICH EBERT STIFTUNG (FES) TÁMOGATÁSÁVAL BUDAPESTEN KONFERENCIÁT TARTOTTUNK.

A rendezvényen Oroszország, Ukrajna, Örményország, Moldávia, Azerbajdzsán, Kirgízia vasutas szakszervezeteinek vezetői voltak jelen. A konferencia résztvevői a vasútállatokat érintő reformokról és azok munkavállalókra és a szakszervezetek működésére gyakorolt hatásairól tájékoztatták egymást.

A rendezvényt Clemens Rode, a FES Közép és Kelet Európai koordinátora nyitotta meg. Mint elmondta, a Friedrich Ebert Stiftung küldetése a demokrácia fejlesztése, így a szakszervezetek hatékonyabb működésének ismeretek bővítésével való támogatása. Az Alapítványnak

több mint száz országban van irodája. Clemens Rode a nap folyamán a válság európai országokra és vasútjaira gyakorolt hatásairól és a jövőbeni lehetőségekről tartott nagyon sok új információt tartalmazó előadást. Mint elmondta, a jövőben a fenntartható közlekedés egyik legfontosabb pillére a vasút lehet.

Gennady Koszolapov prezentációjában részletes képet adott a FÁK országok vasútjainak helyzetéről. Az előadás rendkívül szemléletesen és sok adattal mutatta be az egymástól mind földrajzi, mind gazdasági szempontból rendkívül eltérő országok vasútjainál foglalkoztatott munkavállalók bérezési és szociális helyzetét. Mint megtudtuk, a FÁK országokban a vasúti teherszállítás részesedése még mindig hatvan százalék fölötti, a szakszervezeti szervezetség pedig több mint kilencven százalékos, aminek köszönhetően a szövetséghez tartozó szakszervezetekben közel hárommillió szakszervezeti tagot számlálnak.

Magyar részről Simon Dezső, a VSZ elnöke a magyar vasúti szektor elmúlt nyolc évben végbement változásairól adott áttekintést. Ismertette a Vasutasok Szakszervezetének ebben az időszakban végzett munkáját és eredményeit. Külön kitért a VSZ előtt álló jelenlegi kihívásokra, amelyekről lapunk rendszeresen tájékoztatja olvasóit. Mint elmondta, a vasút

helyzetét csak egy hosszútávú közlekedéspolitikai koncepció megalkotásával lehet stabilizálni. A reformok hatásait és a változásokra a Vasutasok Szakszervezete által adott szervezeti válaszokat Karácsony Szilárd, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke ismertette a konferencia résztvevőivel.

Az első munkanapon a résztvevő országok képviselői adtak áttekintést hazai körülményeiről. Oroszországban a vasútállatokat 2000-ben alakították át részvénytársasággá. 2011 januárjától a jelenlegi négyesintű irányítási rendszer háromszintűvé alakul, amihez a szakszervezeti struktúra is igazodni fog. Azerbajdzsánban már feldarabolták a vasutakat. A legtöbb változás a pályavasút területén történt. A válság miatti elbocsátásokat rész munkaidős és fizetés nélküli szabadságolások bevezetésével tudták elkerülni. Kirgízia vasúti szempontból zsákországnak számít. Az összesen nyolcszázhatvan kilométer hosszú három vasútvonalat hatezer munkavállaló működteti, amiből ötezer szakszervezeti tag. A vasút jelenleg is állami vállalat és politikai változások miatt még nem kezdték meg az átalakítását. Ukrajnában a válság a nemzeti valuta ötven százalékos leértékelődésével járt, ami kihatott az egész gazdaságra, így a vasút teljesítményére is. Erős állami be-

avatkozással sikerült a viszonyokat normalizálni, például az állam átmenetileg hozzájárult a nagy bányák fuvarozási költségeihez. Örményországban a válság idején kötöttek hároméves foglalkoztatás biztonságot garantáló megállapodást. A jövő megalapozása érdekében vasúti szakemberek részére képzési programot indítottak. Moldáviában a vasútállatokat eddig elkerülte a reform. A szakszervezet kilencvenkilenc százalékos szervezetségű. A tranzit jellegű ország jelentősen függ az exporttól, ezért a válság jelentősen rontotta a nemzeti valuta értékét, ami kihatott a vasutasok megélhetésére is.

A második munkanapon Meleg János, a VSZ vasúti érdekvédelmi alelnöke részletekbe menően tájékoztatta a konferencia résztvevőit a magyar vasútállatokról alkalmazott káféteria rendszer bevezetésének és működésének tapasztalatairól. A résztvevő országok közül eddig még csak Oroszországban kezdték meg a szociális rendszer átalakítását, ezért a magyar tapasztalatok a résztvevők számára rendkívül hasznosak voltak.

A konferencia résztvevői és a szervezők a rendezvényt sikeresnek ítélték, ezért felmerült hasonló rendezvények megtartásának igénye is.

K.SZ.

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: Filmhíradó Mozgóképműhely és Reklám Kft.: 06/70-315-7815, E-mail: kapcsolat@filmhirado.hu, www.karolyireklam.hu;

ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/év

Nem a különadóra

2010. NOVEMBER 5-ÉN ÖT VASUTAS SZAKSZERVEZET (VSZ, MOSZ, MTSZSZ, PVDSZ ÉS VFSZSZ) KÖZÖS NYILATKOZATBAN EMELTÉK FEL A SZAVUKAT AZON TÖRVÉNYHOZÓI SZÁNDÉK ELLEN, HOGY 98%-OS ADÓVAL SÚJTSÁK A KÉTMILLIÓ FORINT FELETTI VÉGKIELÉGÍTÉSEKET A KÖZTULAJDONBAN LÉVŐ VÁLLALATOKNÁL.

Az ilyen összeget meghaladó végkielégítés azoknak a vasutasoknak a várománya, akiket létszámcsökkentés miatt bocsátanak el, vagy a munkakörük betöltésére a szigorú egészségügyi követelmények miatt válnak alkalmatlanná húsz év vasúti munkaviszony után. Ők speciális, másutt nem használható szakismerettel rendelkező emberek, akiknek a Kollektív Szerződés szerint jár a végkielégítés. A vasutas szakszervezetek az ő védelmük érdekében kezdeményezték a különadóról szóló törvénytervezet módosítását.

Magyar Vasutas 3

A Választható Béren Kívüli Javadalmazási (VBKJ) rendszer várható változásai 2011-ben

A MÁV ZRT. 2004. JANUÁR 1-JÉN VEZETTE BE A VBKJ-T, MELY NAGY VÁLTOZÁST EREDMÉNYEZETT A BÉREN KÍVÜLI JUTTATÁSOK KORÁBBI RENDSZERÉBEN. MUNKÁLTATÓI ÉS MUNKAVÁLLALÓI OLDALON RÖVID IDŐRE SZÜKSÉG VOLT, HOGY MINDENKI ELSAJÁTÍSSA A SZÜKSÉGES ISMERETEKET AZ ÚJ RENDSZERBEN.

A bevezetés évében 150.000 Ft-ot fordíthattak fejenként a munkavállalók tizenkét különböző szolgáltatásra, ami összehasonlítva más munkáltató által kínált elemekkel, kimondottan gazdag kínálatnak minősült.

A Vasutasok Szakszervezete az évek során több javaslattal élt a szolgáltatások számának növelése érdekében, azonban ezen próbálkozások eddig nem hoztak áttörést.

Az első jelentős változás 2009-ben volt, amikor az előző kormány a válság következtében olyan intézkedéseket hozott, amelyek érintették a VBKJ különböző elemeinek adó- és járulékfizetését.

2010-ben általános országgyűlési választások zajlottak, új kormány került hatalomra, akik nagyarányú adó- és járulékcsoökkentést harangoztak be. Október közepén bejelentették, hogy 2011-ben módosul a káféteriaszisztencia elemeinek adózása. A teljesen adómentes káféteriaszisztencia-elemek eltűnnek, a kedvezmény két csoportra oszlik a munkavállalók szempontjából. Tizenhat száza-

lékkal adózik majd a melegétkeztetési-utalvány és az üdülési csekk, létrejön egy új káféteria elem, amelyet azonban kormányrendelet szabályoz majd részletesen.

A munkavállalók nagy részét érintő béren kívüli juttatások, így az üdülési csekk, a meleg étkeztetési utalvány, a nyugdíj-előtakarékossági, illetve önkéntes pénztári támogatások, az internethasználat és egy új elem, az úgynevezett megújulási kártya, a kedvezményezett juttatások közé fog tartozni.

A kedvezmény abban áll, hogy csak személyi jövedelemadót kell utánuk fizetni, egyéb közterhet (járulékot, ehót) nem, vagyis az egységes 16 százalékos kulccsal adózik, amelyet a kifizetőnek (a foglalkoztatónak) kell fizetnie.

A törvény magyarázata szerint a sportszolgáltatás, a személyszállítás, a munkavállal-

óknak egységesen vagy szabályzat alapján nyújtott juttatás, a helyi bérlet, az iskolarendszerű képzés átvállalt díja és az iskolakezdési támogatás is adókötelezettséget létesít a munkavállalóknál, vagyis kikerül a béren kívüli juttatások köréből.

Létrejön tehát az úgynevezett megújulási kártya, amely a törvény magyarázata szerint olyan készpénz-helyettesítő fizetési eszköz, amely a munkavállaló egy bevont pénzügyi szolgáltatónál nyitott számlájáról szintén a rendszerbe bevont szolgáltatások vásárolhatók.

A MÁV-vállalatcsoport különböző társaságainál a tárgyalások csak később kezdődnek el, így részleteket a 2011-es évről konkrétan az egyeztetések során fogunk megismerni, amiről a VSZ honlapján adunk folyamatosan tájékoztatást.

Komiljovics Máté

Tisztújítás az alapszervezeteknél

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE 2011. ÁPRILISÁBAN ESEDÉKES SOROS KONGRESSZUSA ELŐTT A NYUGATI RÉGIÓBAN A KÖZEL KÉTSZÁZ FŐS TEB ALAPSZERVEZETTEL ELKEZDŐDTEK AZ ALAPSZERVEZETI VÁLASZTÁSOK.

A leköszönő vezetés beszámolója után felmentett és nyugdíjba vonuló, több cikluson át becsületesen dolgozó Szij Gábor szb-titkárnak és Gyöngyös Árpád gazdasági felelősnek ezúton is köszönjük az önzetlen munká-



jukat és további jó egészséget kívánunk.

A küldötttervezetlet Vidos Péter által vezetett, megújult Szakszervezeti Bizottságnak bizalmat szavazott. Kihívásokkal teli munkájukhoz sok sikert kívánunk!

A VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete alapszervezetei sem tétlenkednek. Október 27-én jó hangulatú gyűlésen nagyszámú tagság hallgatta és vitatta meg a beszámolót. A Jelölést Előkészítő Bizottság jelentése után Gódor Józsefet, Ambrus Istvánt, Kocsner Oszkárét és Molnár Lajost választotta meg a tagság vezetőinek. A leköszönő Bakó Tibornétól és Fekete Gyulánétól meleg szavakkal és pompás csokorral búcsúztak el a tagtársak.

Papp Zoltán

VSZ Szombathelyi Területi Képviselő vezetője

Kiszervezés. Privatizáció. Konfliktus!

A RAIL CARGO HUNGARIA ZRT-NÉL A MUNKÁLTATÓ ÁLTAL BEJELENTETT ÁTSZERVEZÉSEK ÉS LÉTSZÁMCSÖKKENTÉSI JAVASLATOK ÉS AZ ABBÓL KIALAKULT KONFLIKTUS OKAI A MÚLTBAN GYÖKEREZNEK. A JELEN MEGÉRTÉSÉHEZ ÁTTEKINTJÜNK AZ ELMÚLT ÉVEK ESEMÉNYEIT.

A VSZ tiltakozott egyedül az átgondolatlan reformok ellen

Kezdődött azzal, hogy a 2002-es kormányváltás után meghirdettek egy újabb – sokadik – MÁV REFORM-nak nevezett tüneményt. Hamar kiderült, hogy ennek sem az építkezés a lényege. A tervek varázsszava a „humán erőforrás-mérséklés” volt. Többeszes létszámcsökkentést jelentett ez akkor. Nem összesen, hanem évente! Ez ellen csak a Vasutasok Szakszervezete lépett fel konkrét nyomásgyakorló eszközzel. 2004-ben a minisztérium előtt demonstráltunk kétezeren – egyedül. Mivel nem sikerült a szakszervezeti összefogást megteremteni, a MÁV „reform” ment is tovább a maga útján. Ennek során újabb tevékenységek kihelyezését tervezték a nemzeti vasúttársaságnál. A MÁV vezetése egy megállapodásban előre kívánt szakszervezeti jóváhagyást beszerezni a tevékenység-kihelyezések – akkor divatosá vált szóval: outsourcing – beláthatatlan távlatú és mértékű, kétséges eredményű megvalósítására. Született is egy megállapodás-tervezet ennek általános megkönnyebítésére, amely alapján a MÁV bármit és bármikor kiszervezhetett... volna. De a megállapodás nem vált kollektív erejűvé. A Vasutasok Szakszervezete egyedülként nem írta ezt alá, mivel nem kívántunk biankó felhatalmazást adni az általunk egyáltalán nem támogatott outsourcingra. Az aláíró szakszervezetek azonban áldásukat adták arra, hogy a megállapodásban foglaltak alapján bármit ki lehet szervezni a MÁV-ból. Ekkor alapozódott meg az áru fuvarozás területén foglalkoztatottak sorsa is.

A kiszervezési megállapodások védelmet adtak

A „reform” során ugyanis kiötlötték, hogy nem elég az áru fuvarozás és a személyszállítás EU által elvárt számviteli különválasztása, hanem a két tevékenységet külön társaságba is kell szervezni, és úgy kell a továbbiakban végezni.

Ekkor jelentett nagyon sokat, hogy a VSZ nem írta alá a fentebb említett megállapodást. Így sikerült tárgyalási helyzetbe kerülni és külön megállapodni az áru fuvarozás tevékenység-kihelyezéséről. Ez a kollektív megállapodás már sokkal többet tartalmazott, mint a VSZ által alá nem írt általános megállapodás.

A Vasutasok Szakszervezete mindig is a tevékenység kihelyezések ellen emelt szót. Az áru fuvarozás önálló társaságba szervezésének ötletét sem támogattuk, hiszen azt semmilyen EU szabály nem követelte meg, és az egyéb elénk tárt indokok sem győztek meg bennünket az ötlet helyességéről. Ezt tetézte, hogy sajnos a MÁV Zrt. elkapkodva, kidolgozatlanul valósította meg ezt a feladatot is, mert a tulajdonos állam eltökéltségén – a korábban említett szakszervezeti megosztottságból adódóan – nem sikerült változtatni ebben a kérdésben.

A kihelyezéssel kapcsolatos tárgyalások lefolytatásában és a megállapodás tartalmának minél jobb formálásában éppen ezért érdekelték voltunk, hiszen az itt dolgozó tagjaink érdekei is ezt kívánták meg. A Vasutasok Szakszervezete által is aláírt megállapodás két éves foglalkoztatási garanciát, a két évig továbbvitt MÁV Kollektív Szerződést, a 10%-kal megemelt alapbéreket, a MÁV Cargo ZRt-nél vonat fel- és átvételi tevékenységet végzők további béremelését jelentették.

A VSZ kezdetektől küzd a cargósok menetkedvezményéért

Alapvetően és mindvégig fontosnak tekintettük tagjaink érdekében az új társaságba átkerülő vasúti menetkedvezményének megtartását is. Tudni kell, hogy a 2005-ös Vasúti törvény szerkesztése kapcsán ez nem csak a kiszervezésre kerülők, de szinte valamennyi vasutas tekintetében veszélyben forgott. A Vasutasok Szakszervezete – ekkor is egyedül – minden lehetséges politikai és kormányzati fórumon kiállt a menetkedvezmény megtartása mellett. Így alakulhatott ki az a végül elfogadott törvényi szöveg, amely valamennyi, 2005-ben is arcképes igazolvánnyal rendelkező vasutasnak és családtagjaiknak – akkor úgy tűnt, hogy gond nélkül – továbbra is biztosítja ezt a szerzett jogot.

Kollektív megállapodás – azaz összefogás – eredménye a vasutasság első háttározatlan idejű kollektív szerződése is, amelyet a MÁV Cargonál kötöttünk 2007. decemberében, ami már a privatizáció árnyékában született meg. Már ez a KSZ is tartalmazott foglalkoztatást garantáló, elbocsátásokat tovább nehezítő szakaszokat. Ezek közül kiemelésre érdemes a Munka Törvénykönyvön felül

máig egyedülálló 9 hónap végkielégítés a legalább 31 éves folyamatos munkaviszonnyal rendelkezők esetében.

Mit akar az osztrák tulajdonos a magyar Cargóval?

A privatizációs adásvételi szerződés határozott időtartamra rendezte a legfontosabb problémát, a foglalkoztatási garancia kérdését. A tulajdonos ezirányú vállalása azonban 2010. december 31-én lejár. A probléma azonban nem pusztán az, hogy létszámcsökkentés lesz-e, hanem az is, hogy megmarad-e az RCH – egy osztrák állami tulajdonban lévő magyar magánvasút – hálózati lefedettségű, nemzeti jellegű áru fuvarozási vasúttársaságnak. A magyar vasúti áru fuvarozás privatizációjának egyik kevésbé átgondolt része az volt, hogy elvégzi-e majd a privatizált vasút azt a tevékenységet, amit egész Európában csak a nemzeti vasutak végeznek. Most ennek megoldásáról is folyik a vita a magyar és az osztrák állam között, a magyar és az osztrák vasút között. Amíg ez nem tisztázódik megnyugtatóan, addig további létszámcsökkentési tervek megjelenésére számíthatunk.

Csak a közös fellépés hozhat érdemi eredményt

A lapzártát megelőző november 4-i tárgyaláson a VSZ azon túl, hogy kollektív munkaügyi vitát kezdeményezett, azt javasolta, hogy koncentráljunk a munkabéke feltételeire. Az erre vonatkozó tárgyalások viszont csak akkor kecsegtetnek eredménnyel, ha közben nem árnyékolják be azokat a munkáltató létszámcsökkentési tervei, ezért továbbra is azt követeltük, hogy a területi konzultációkat függessze fel a munkáltató. Hosszas egyezkedés eredményeként megállapodtunk abban, hogy az érdemi tárgyalások időtartama alatt a munkáltató nem tartja meg a területi konzultációkat, így azok november 16-19. között elmaradnak.

A Vasutasok Szakszervezete a helyzet kezelésére megállapodásra törekszik az RCH-nál szeptember 20-a, az első bécsi találkozó óta. Az együttműködés eredményei a kollektív megállapodásokban testesülnek meg, kollektív megállapodást pedig csak – ahogy a neve is jelzi – együttesen lehet kötni. Főleg konfliktushelyzetben nem szabad megengedni, hogy külön utakon járjunk. Ezért a Vasutasok Szakszervezete november 5-én együttes fellépést kezdeményezett az RCH-nál működő reprezentatív szakszervezetekkel.

Zlati Róbert

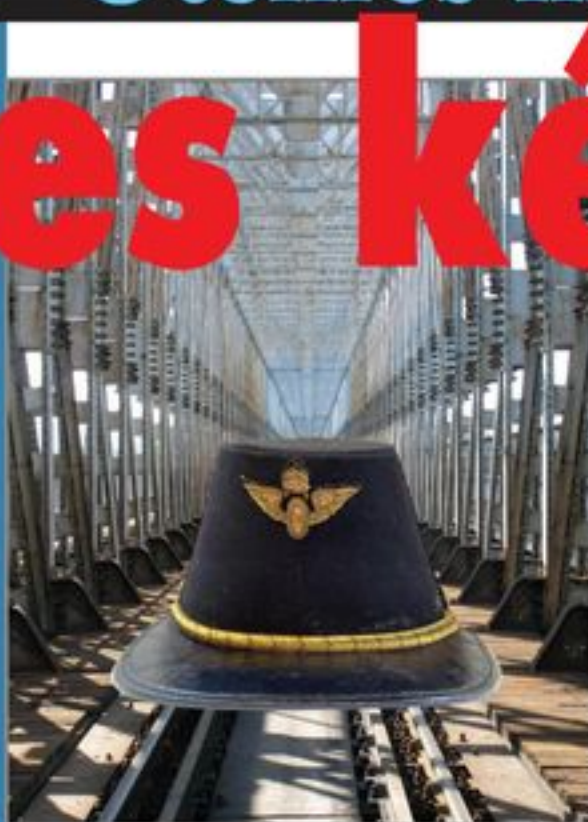
Ütemes késés

AMIÓTA BEVEZETTÉK AZ ÚGYNEVEZETT ÜTEMES MENETRENDET, MENNYBE MENT A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS.

Hát először is. Ilyen okos dolog még a földön nem jutott senkinek eszébe. Mert eddig össze-vissza közlekedtek a vonatok, teljesen ütemtelenül. Tájékoztatásul! A vonatok ezelőtt is mindig ugyanabban az időben voltak ugyanott, minden órában. Sőt! Még réges-régen is! Másikülönben honnan tudta volna a parasztbácsi, hogy mennyi az idő, ha a fél hármast nem akkor ment volna? De ne menjünk olyan messzire. A 80-as, 90-es években, az elővárosi közlekedésben (halkan mondom, mert azt most találták ki.), a rövid vonatok indultak félkor, a hosszúak meg egészkor, vagy fordítva. Vagy óra 10-kor és 40-kor, de valamilyen ritmus szerint, mindig ugyanakkor. Ebből kiokoskodva, minden megállójában, minden órában, mindig ugyanabban a percben volt ott a vonat. Mert tessék ám elképzelni a csodát, minden vonatnak ugyanannyi időbe telt ugyanazt a kilométertávot megtenni. De ma már nem így van! Menedzselünk! Vannak lassabb vonatok, gyorsabbak és nagyon gyorsak. Így aztán a 60 km/h-s pályán a 6 km-es állomásközt az egyik vonat 6, a másik 5, a nagyon-nagyon gyors pedig 4 perc alatt teszi meg. Holott egyik sem áll meg közben. Ráadásul ugyanazok a szakadt mozdonyok vontatják mindegyiket, úgyhogy a gyorsulással és megállással sem lehet semmit kezdeni. De hát akkor mi történhetett, hogy mégis így van? Hát kérem, nagyon egyszerű a magyarázat. Bizony ezt nem sikerült valahogy összemenedzselni, mert a nyílt pályán találkozna a két vonat. Ez meg ugye egyvágányú pályán borzasztó kínos lenne, mint ahogy volt is már ilyen. Még szerencse, hogy csak menetrendileg. Most mit lehet ilyenkor tenni? Hát megvágjuk a vonat menetidejét. Nem ám az indulását tesszük két perccel későbbre! Hova gondolnak! Akkor megbukik az ütemesség, ha nem mindig ugyanakkor indul a vonat. Márpedig a koncepció az koncepció! Abból nem engedünk.

Aztán jött az ismerd meg hazádat mozgalom is. Minden órában legalább egyszer átszállítjuk a kedves utast, de ha lehet, sűrűbben is. Ennek a legjobban akkor örül a kedves, ha a csatlakozása meg már elment, vagy nem is volt. Mert ugye a várakozási idők a 0 perctől egészen a 0 percig terjednek. Nyilván! Hiszen akkor megbukik az ütemesség. Márpedig a koncepció az koncepció! Az ember legyen következetes. A vasút meg pláne! A kedves utas meg legfeljebb viaszalódhat a reklámszlogennel. Mostantól hosszabb is lehet a búcsú! Igen! Na de mitől? A szerelmünktől? Ússe kavics! De miért pont a megállóban kellene 26 búcsúpusszantást adni? Esetleg a munkahelyünktől? Mert bizony azok a fránya munkáltatók nem csípi, ha a következő vonattal megy dolgozni a munkavállaló.

Zóna! Zónahatár! Közte és a célállomás között nincs élet! Vagy igen? Akkor szálljon át! Zónahatár? Mennyi legyen? Akár 30 km is lehet. Hááát! Nyugaton ez minimum 100, de inkább 200 km. De hát mi



kis ország vagyunk, no meg nem is nyugat. Így aztán 25-30 kilométerenként át is szállítgatnak bennünket. Egy valamire biztos jó a dolog. Kétszer számolnak meg minket, mint utast. Két vonatnak is növeljük a kihasználtsági állapotát. Pedig, ha a zónahatáron ácsorgó vonatot (amire átszállunk), mondjuk a végállomásról indítanák, a zónázó után, nem kellene átszállni. Hanem a kedves eldönthetné, hogy melyikre száll föl, mert átszállni nem jó. De akkor már megint oda az a bizonyos, hiszen már megint össze-vissza járnak a vonatok. Ráadásul ezek a zónázó vonatok egy idő után csak a *Demjén Rózi* kedvéért járnak. Mert reggel 8 után kifogy belőlük az utas. Rózi!!! Üljet már föl egyszer egy ilyenre, akkor hátha nem fogják járatni orrvérzésig! Ha valaki nem tudná, Rózi énekelte valamikor: *„Én még sohasem utaztam a szellemvasúton”*. Igaz ugyan, hogy ő nem erről énekelt, de ha a világítást, a díszleteket, meg az utasszámot nézzük, már majdnem döfi. Már csak az hiányzik, hogy a mozdonyvezető is lemaradjon. De ugye uraim, az ütemesség megkívánja. Mit mondana a parasztbácsi, hogy nem megy a vonat ugyanabban az időben? Meg szombaton és vasárnap se! A koncepció az koncepció!

Hogyan is készül a menetrend? Hát nyilván első szempont, hogy az utasok igényeihez igazítjuk. Azaz érdeklődünk nála, mit is szeretne. Ugye, milyen jól mulattunk? Akkor kérdezzük meg a szakmát, ha már az utas nem számít. Már megint jót mulattunk! Hát akkor milyen rejtélyes módon és műhelyben készülhet? Mert az utas biztosan nem élvezi, hogy állandóan átszállítgatják, 80 centis peronokon várakozik, szakadó esőben, illetve rohan a másik vonatjához, miközben mellette jobbra-balra robognak el a vonatok. Mert azt el is felejtettük, hogy a zónahatár

állomásokon minden egyszerre érkezik és egyszerre indul. De nem élvezi a szakma sem, hogy az 5 km-es vonóvezetékkel váltókon keresztbe beszáguldó menet érkezési ideje után egy perc múlva indul az ellenkező irányú kijáró vonat. Aztán nagy kérdés, hogyan lehet 1 perc alatt 4-5 vonatot indítani? Egy külsősnek! Hát én tudom! Papíron! Ott bizony egy perc alatt lehúzó mind az ötöt.

A menetrend, a szerelvényfordulókkal együtt túlfeszített. Nincsenek tartalékok a rendszerben. Ha egy vonat kibukik, dönti magával az egészet. Nincs tartalék szerelvény, mozdony, személyzet. Csúcsidőben a vonatok egymás fenekében járnak. Néhány vonaltól eltekintve, egy megkésése az összes többire kihatással van. A műszaki állapotokról meg ne is beszéljünk. Így lesz aztán az ütemes menetrendből ütemes késés. Végül is? A menetrend ütemes maradt! Szegény anyóka erre kérdezte meg: Miért nem indítják akkor később, ha úgyis mindig késik? Nocsak, nocsak. Azért még egy-két sulit kellene, hogy megértsd. A koncepció az koncepció.

Azért fölmerül bennem egy pár kérdés. Vajon megteheti-e a pályavasút, hogy a technológiai idők figyelmen kívül hagyása miatt a pályakapacitás áteresztő képességére hivatkozva elutasít egy menetrendet? Esetleg annak egyes részleteit? Mint tudjuk, az 50 méternél rövidebb lassújel nem okoz késést.

Ugye ez is a vicc része? Ha pedig csak rábólinthat a pálya vezetése, miért igyekszik olyan vehemensen elverni a saját munkavállalóin a port, ha még ő is tehetetlen? Mit tehetne akkor a munkavállaló? Ha pedig mondhatna nemet is, miért nem teszi? Az esőzések miatt a fél országban megcsúsztak pályaszakaszok, lassújel-lassújel hátán. A menetrend pedig mindezt figyelmen kívül hagyja. Pedig a javításuk évekig, esetleg sohanapjáig is eltarthat.

A 2010-11. évi menetrendhez is kérték a javaslatokat. Meg volt adva a határidő, meddig lehet.

A határidő még le sem járt, már kijött a végleges verzió. Ez ám a széleskörű vita! Nem mintha számítana, de legalább megvárták volna a határidő másnapját. A kutyát nem érdekli, ki mit gondol, már kész volt és az is lesz! Koncepció van uraim, koncepció. Sőt! Még jobban az! És már ez is ütemesen, évről-évre.

-méreg-

A VASÚTI VEZETŐKKEL KÉSZÜLT INTERJÚK SORÁBAN EZ ALKALOMMAL SZÜCS LAJOS, A MÁV-TRAKCIÓ ZRT. HUMÁNIGAZGATÓJA MUTATKOZIK BE.

– A válság első jeleit 2009. elején éreztük. Elsősorban az áru fuvarozási teljesítmény csökkent. Az vált nyilvánvalóvá, hogy bizonyos erőforrások feleslegessé váltak: ez mind a hu-

van műszaki fejlesztésekre. Elsősorban a Traxx mozdonyokat kell megemlíteni, amelyek 2011. közepétől ütemezetten állnak forgalomba. A szerződésnek megfelelő

tási helyzet. Ugyanakkor az elmúlt időszak rávilágított annak fontosságára, hogy rugalmasan kell reagálnunk a piaci folyamatokra.

– **Év elején a Rail Cargo Hungaria önálló mozdonyvezetői toborzásba kezdett. Sikerült Önöktől a kollégákat elcsábítani?**

Válságkezelés elbocsátás nélkül

– **A MÁV-Trakció Zrt. 2008. évi megalakulása óta Ön tölti be a társaság humán igazgatói pozícióját. Milyen volt a kezdet a szervezet és az Ön életében?**

– Mivel 1988 óta a MÁV Gépészet szakterületén dolgozom, kellő tudással és tapasztalattal rendelkeztem 2007-ben, hogy segíteni tudjam a Gépészeti Üzletág önállósításával kapcsolatos munkákat. Mikor 2007 nyarán döntés született arról, hogy két társaságra osztják fel az üzletágot, vezetői felkérésre a Trakcióhoz köteleztem el magam. 2007. második felére a külvilág számára kevésbé látványos teendőkkel telt. Régóta egybefüggő munkafolyamatokat választottunk szét, alakítottunk át.

A MÁV-Trakció Zrt. viszonylag zökkenőmentesen kezdte működését 2008-ban. Fontosnak tartottuk, hogy legyen új Kollektív Szerződés, ami 2008. április 15-én lépett életbe. Kemény munkával leraktuk egy hatékony társaság alapjait.

– **Milyennek látja a társaságot néhány év elteltével?**

– Ha a társaság a jelen folyamatok mentén működhet tovább, akkor biztosított a jövő. Azonban ezt gazdasági, szakmai és szervezetszervezési események is befolyásolhatják. A magyar vasútnál meg kell valósítani az egységes jármű-menedzsmentet és egyben kell tartani a mozdonyvezetői létszámot! Munkatársaink felkészültek a kihívásokra, a Társaság bizonyította létjogosultságát az elmúlt három év során, ez bizonyítja, hogy lehet rá számítani a jövőben.

– **Hogyan érintette a MÁV Trakció Zrt-t a gazdasági válság?**

mán erőforrásra, mind a járművekre igaz. Válságkezelő intézkedéseket indítottunk: a nyugdíjas mozdonyvezetők visszafoglalkoztatását azonnal megszüntettük, mozdonyvezetői tanfolyamot mondtunk le, működő és üzemképes mozdonyokat állítottunk le. Emellett egyeztetünk egyrészt az üzletfelekkel, másrészt legfontosabb partnereinkkel: a munkavállalókat képviselő szakszervezetekkel. Végül augusztus tizenharmadika fontos dátum lett a társaság életében, amikor lehetővé vált, hogy átmeneti időre munkaidőt és bért csökkentsünk területenként eltérő módon. A novemberi megállapodásunk alapján elbocsátás nélkül tudtuk csökkenteni a létszámot. Közel másfél milliárd forintot fordított a cég korengedményes és egyéb támogatott nyugdíjazásra. Ezzel biztosítottuk az itt maradó munkavállalók munkáját 2010-re, és ezzel párhuzamosan többet is kereshetnek a KSZ szabályai alapján. Kiemelném, hogy a szakszervezetek partnerek voltak az összefüggő intézkedések meghozatalában, visszafogott magatartást tanúsítottak. A válságnak nincs vége, de a nehezén túljutottunk. Személyszállítás terén fix a piac, a nemrégiben bevezetett intézkedések, a bezárt vonalak újranyitásának hatását tudjuk kezelni.

– **Köztudottan a mozdonypark előregedett. Várhatóak ezen felül műszaki fejlesztések a társaságnál?**

– A társaság gépállományának állapota adottság, ezt örököltük. Mozdonyaink átlagéletkora még nem éri el, de közelít a munkavállalók átlagéletkorához. Nemcsak szükséges, de lehetőség is

ELBOCSÁTÁS NÉLKÜL TUDTUK CSÖKKENTENI A LÉTSZÁMOT.

lően az első huszonöt mozdony gyártása elindult. A Trakció új dízelmozdonyok beszerzésén is gondolkodik. Az látható, hogy a fejlesztések elmaradása komoly versenyhátrányt jelent a konkurenciával szemben. A magánvasutak egy része rendelkezik korszerű mozdonyokkal, ráadásul a korszerű járművek révén új piaci szegmensek is megnyílhatnak előttünk.

– **Idén ősszel egy nemzetközi konferencia témája volt az egyre idősödő vasutas társadalom. Ez vonatkozik az Önök vállalatára is?**

– Egy nemrégiben megtartott VÉT ülés keretében már elhangzott, hogy várhatóak lesznek képzések a jövőben. A létszámunk a jelenlegi feladatok ellátására megfelel. A Társaság munkavállalóinak átlagéletkora negyvenkét év. A létszámpótlás miatt jövőre várhatóan beindítunk egy mozdonyvezető-tanfolyamot. Nemrég közel félezer jelentkezőből választottunk ki harmincat, akik jelenleg az egészségügyi alkalmassági vizsgálatokon vesznek részt. A közeljövőben elengedhetetlen lesz a rendszeres létszámpótlás, amelynek mértékéről, üteméről a szakszervezetekkel együttműködve kívánunk dönteni.

– **A munkavállalók a munkahelyük megtartását tartják az egyik legfontosabb tényezőnek.**

– Nem számítunk arra, hogy a közeljövőben leépítések lesznek. Határozottan bízunk benne, hogy a gazdasági válságon túljutva stabilizálódik a piaci és foglalkozta-

– Mozdonyvezetőinket állandó kihívások érik. Eddig a magánvasutak jelentettek csábítást, mára ez a kör a Rail Cargo Hungaria-val is bővült. A múlt év végén jelentette be a Cargo a saját vontatási képesség kialakításának programját. Kezdeményeztek velünk egyeztetéseket a kérdésben annak érdekében, hogy egy elég jelentős mozdonyvezetői létszám átkerülhessen hozzájuk. Azonban a lezajlott egyeztetések részünkről nem hozták meg a kívánt eredményt, így a munkavállalók saját akaratukból mondtak fel nálunk és álltak munkába az RCH-nál. Az első négy hónapban mintegy százan váltottak.

– **A napokban megkezdődnek az év végi tárgyalások a szakszervezetekkel. Milyen tárgyalásokra számít, és milyennek tekinti a munkügyi kapcsolatokat a társaságnál?**

– Ősz van, ami a tárgyalás időszaka. Komoly eredménynek tartom, hogy a Kollektív Szerződés nálunk is határozatlan idejűvé vált. A hosszabbítás nem azt jelenti, hogy a KSZ számunkra így jó, ahogy van. Természetesen lesznek módosító javaslataink. A most lejáró szerződések, megállapodások színesíteni fogják a tárgyalási palettát, a felek biztosan minél több ügyet igyekeznek majd napirendre tűzni. Azt várom, hogy a bértárgyalások kisebb fajsúllyal szerepelnek és a foglalkoztatási és középtávú megállapodások lesznek majd a fontosabbak a tárgyalások során. 2008 óta azt látom, hogy a velünk tárgyaló szakszervezetek hihetetlen komolysággal ülnek le a tárgyalóasztal mellé.

Komiljovics Máté

Tájékoztató a gépészeknél

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉVEL EGYEZTETVE A MUNKAADÓ TÁJÉKOZTATÓT TARTOTT A MÁV GÉPÉSZET ZRT. KJK ZALA-EGERSZEGI MŰHELYÉBEN.

A munkarend átalakításával minden várható (?) változásban érintett kollégának volt lehetősége az eseményen részt venni.

Nagy Alfonz központvezető először adatokkal, majd a várható változások bemutatásával vázolta azt a helyzetet, melynek valószínűleg a műhely bezárása a vége. Erre az esetre személyre lebontva ismertette a zömében munkához, illetve nyugdíjhoz vezető utat.

Az érthetően feszülten induló esemény bizakodó hangulatban ért véget, amiben fontos szerepe volt Károlyi Csaba KÜT-elnök lényegbevágó kiegészítéseinek.

A munkavállalók kérdéseire a helyi ÜT, a humánpartner, a VSZ részéről Némethné Kövér Hildegard, László Éva és Papp Zoltán válaszoltak.

PÉZÉ



Emlékezni gyűltünk össze

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE GÉPÉSZETI INTÉZŐ BIZOTTSÁGA (GIB) ÉVRŐL ÉVRE MEGSZERVEZI KÉT AKTÍV KORBAN ELHUNYT TISZTSÉGVISELŐ KOLLÉGÁNK, KOLESZÁR ISTVÁN ÉS VASS KÁROLY TISZTELETÉRE RENDEZETT EMLÉKNAPOT.

Idén október 15-én gyűltünk össze a GIB jelenlegi és volt vezetői és tagjai, valamint a középsszervezethez tartozó alapszervezetek vezetői, hogy elhelyezzék az emlékezés virágait kollégáik sírján. Koleszár Istvánra emlékezve Meleg János GIB titkár és ez alkalommal elsőként Putnoki Zsolt, Újkenéz polgármestere mondott beszédet. Mindketten méltatták Koleszár István a közösségért tenni akaró és tudó önzetlen jellemét. A polgármester megígérte, hogy elhunyt volt képviselő testületi tagjuk érdemeit a közeljövőben a községben megfelelően el fogják ismerni.

Záhonyban Vass Károly sírjánál Karácsony Szilárd, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke szölt a megemlékezőkhöz. Elmondta, hogy bár fájdalom tölti el szívünket, amikor évről-évre ellátogatunk az eltávozott barátainkhoz a temetőbe, de fontos felidézni tisztségviselő kollégáink példamutató és követendő tetteit, mert így élnek tovább emlékeinkben.

Az Emléknap zárásaként átadták a Koleszár István Díjat, amelyet a Koleszár család nevében minden évben az elhunyt kollégáink fiai nyújtanak át az Emlékbizottság által arra érdemesnek ítélt személynek. 2010-ben a díjat Kardos István vehette át. Gratulálunk!

k.

„Legfontosabb a biztonság”

A RAIL CARGO HUNGARIA ZRT. MUNKAVÉDELMI KÉPVISELŐ KÉPZÉSÉT 2010. OKTÓBER 19-21. KÖZÖTT BUDAPESTEN, A HOTEL ARÉNÁBAN TARTOTTA.

A munkáltató törvényi kötelezettségének eleget téve megtartotta 16 órás munkavédelmi képzését miskolci, szegedi, szombathelyi, záhonyi választott tisztségviselői részére.

A megérkezés, elhelyezkedés után megkezdődött a munka. Berecz Árpád, az RCH Zrt. vasútbiztonsági és védelmi vezetője ismertette a háromnapos képzés programját. Az oktatás meghatározott ütemben haladt, és az aktuális témákat a projektoros kivetítőn tudtuk követni. A Vasútbiztonság védelmi vezetője elmondta, hogy a legsúlyosabb kockázatnak kitett vállalat az RCH Zrt., ezért a veszélyek csökkentése és elkerülése a cél.

A munkáltató teljeskörű ismeretanyag átadásával biztosítja az



alapvető tudást, amelynek birtokában a munkavédelmi képviselő (bizottságok) a jogainak gyakorlása és a kötelezettségeinek teljesítése során a munkavállalók érdekeit védi és együttműködik a munkáltatóval a munkabiztonságunk megteremtésében. Tájékoztatót kaptunk az időszaki változásokról, amit közvetíteni tudunk a munkavállalók felé. Kíváncsian várjuk az új törvényi szabályokat, hogy milyen módon hatnak ránk, életünkre, munkánkra, egészségünkre, hogyan javulnak munkakörülményeink, életminőségünk.

Az előadást Halász Tiborné, Záhony TUK biztonsági szakelőadója folytatta, a foglalkoztatás egészségügyi feltételeiről, az elsősegélynyújtás

jogszabályi előírásairól. Újszászi Csabáné Szombathely TUK biztonsági szakelőadója az egyéni védőeszközök jogszabályi előírásairól és alkalmazásukról tartott időszaki képzést. Gedai Sándor Miskolc TUK biztonsági szakelőadója a munkahelyek biztonsági és minimális követelményeiről, a balesetvizsgálat törvényi kötelezettségeiről, feladatairól, továbbá a Cargo elmúlt négy év balesetei értékeléséről adott információt. A munkavédelmi feladatok értelmezése után a tisztségviselők záró dolgozat megírásával adtak számot felkészültségükről. A munkáltató oklevéllel igazolta a részvételt, és megbízólevéllel ismerte el a tisztségviselők jogosultságát. A továbbképzés

zés alatt Zlati Róbert, a VSZ Cargo SZK vezetője jelenlétével hangsúlyozta, hogy a szakszervezetnek feladatai vannak a munkavédelemben. Munkavállalói érdekvédelmet munkavédelmi képviselők bevonásával is ki tudunk fejteni. A képzés biztosítja azokat az alapismereteket, mellyel a képviselő „partnerként” tud együttműködni a munkáltatóval. Közös erőfeszítéseket kell tennünk a munkakörülmények javítása érdekében, erősíteni az összefogást és növelni támogatottságunkat.

„Küzdenünk kell egy jobb körülményeket eredményező jövőért”, zárta le a beszélgetést Zlati Róbert.

A képzés végére bebizonyosodott számomra, hogy a szakszerű és hasznos tudás mellett nagyon fontos a kapcsolatok építése, egymás megismerése, mert így erősödik az egymás iránti felelősség. Emberi kapcsolatok alakultak ki, igen jó hangulatban telt el a pár nap és az új ismeretek birtokában, kellemes élményekkel tértek haza a munkavédelmi képviselők.

Sós István, Miskolc TUK Munkavédelmi Bizottsági tag VSZ Cargo SZB Bp. Ferencváros elnökségi tag

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ORSZÁGOS NYUGDÍJAS SZERVEZETE (VSZ ONYSZ) OKTÓBER 26-ÁN A KELETI PÁLYAUDVAR KULTÚRTERMÉBEN, A MÁV ZRT-VEL KÖZÖSEN RENDEZETT ÜNNEPSÉGEN EMLÉKEZETT MEG AZ IDŐSEK VILÁGNAPJÁRÓL. A RENDEZVÉNYEN RÉSZT VETT ZSOLDOS MARIANNA, A MÁV ZRT. HUMÁNERŐFORRÁS IGAZGATÓJA ÉS SIMON DEZSŐ, A VSZ ELNÖKE.

A Himnusz elhangzása után Karácsony Géza Kiváló Népművelő szavalta el Vidor Miklós *A kék rét* című költeményét.

Az ünnepséget Pallos György, a VSZ ONYSZ elnöke nyitotta meg, utána Zsoldos Marianna köszöntötte a nyugdíjas szakszervezeti tisztségviselőket és a vendégeket, majd kitért arra a példaértékű támogatásra, melyet a MÁV Zrt. nyújt nyugdíjasainak. Említette az év végével lejáró hároméves együttműködési megállapodást. Lesz-e ennek folytatása? Hogyan és merre tovább? Ez most van kialakulóban – mondta, majd hozzátette: – Nagyon remélem, hogy a MÁV stratégiájának és a készülő új, folyamatban lévő fejlesztéseknek belátható időn belül kedvező eredménye lesz.

Zsoldos Marianna kitért a vasutas nyugdíjasokat leginkább foglalkoztató kérdésekre, az arcképes igazolvány szelvények érvényességének meghosszabbítására, a rászorulóknak segélyezésére és az üdülési csekkre. Mint mondta: az arcképes igazolványok szelvényének ügye már előkészítés alatt van. A segélyezést a Vasutas Nyugdíjasokért Alapítvány bevonásával a jövőben is szeretnék folytatni. Reményeik szerint az üdülési csekkhez is hozzá lehet majd jutni, igaz, az eddigiektől eltérő adózási feltételek mel-

lett. Ami pedig az együttműködést illeti, az eddigi gyakorlatot szeretnék tovább folytatni.

Simon Dezső az Idősek Világnapja jelentőségét méltatva hangsúlyozta: *ahogy nemcsak karácsonykor kell szeretni embertársainkat, most sem csak ezen az egy napon kell odafigyelni az idősekre.* A törődés, az idős emberekről való gondoskodás kijár minden nap és nemcsak a családokban. Az elnök utalt a VSZ és a MÁV gondoskodására, a nyugdíjasok sokoldalú támogatására.

A beszédek elhangzása után kitüntetések adtak át.

A 2010. évi „Idősek Világnapja” alkalmából a vasutas nyugdíjasokért végzett példamutató munkájáért a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója „Elismerő Oklevél” kitüntetésben részesítette dr. Huszti Rezsőné, a VSZ ONYSZ Elnökségének tagját, Héjjas Károlyt, a kaposvári nyugdíjas alapszervezet elnökét, Márton Lászlót, a miskolci nyugdíjas alapszervezet elnökét, Mészáros József-

nét, a szentesi nyugdíjas alapszervezet bizalmiját, Molnár Sándort, az újszászi nyugdíjas alapszervezet elnökét, és Nyikus Ferencné, a debreceni nyugdíjas alapszervezet bizalmiját. A kitüntetéseket Zsoldos Marianna adta át.

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége „Szakszervezeti Elismerő Oklevél” kitüntetésben részesítette Czeglédi Mártonné, a gyömrői nyugdíjas alapszervezet volt gazdasági felelősét, Gregus Lászlóné, a turai nyugdíjas alapszervezet bizalmiját, Keller Istvánt, a dombóvári nyugdíjas alapszervezet bizalmiját, Kodner Lajost, a soproni nyugdíjas alapszervezet bizalmiját, és Kovács Lászlóné, a záhonyi nyugdíjas alapszervezet bizalmiját. Az elismeréseket Simon Dezső adta át.

A rendezvényt pergő ritmusú kultúrműsor zárta. A Vasutas Zeneiskola Musical Stúdiójának négy növendéke népszerű operett dalokkal szórakoztatta az ünnepség résztvevőit.

Visi Ferenc

Nyugdíjasok köszöntése

az Idősek Világnapján



GRATULÁLUNK
A KITÜNTETETTEKNEK!

Valóban öregszik a vasutasság?

2010. OKTÓBER 7-ÉN BRÜSSZELBEN AZ EVA (EURÓPAI AKADÉMIA A KÖRNYEZETBARÁT KÖZLEKEDÉSÉRT) ÉS AZ ETF (EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI DOLGOZÓK SZÖVETSÉGE) KÖZÖS SZERVEZÉSÉBEN KERÜLT SOR ARRA A KONFERENCIÁRA, MELYNEK TÉMÁJA A VASUTASSÁG DEMOGRÁFIAI HELYZETE VOLT. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE RÉSZÉRŐL MELEG JÁNOS ALELNÖK ÉS KOMILJOVICS MÁTÉ SZAKÉRTŐ VETT RÉSZT, HUSZONNÉGY ORSZÁG TÖBB MINT SZÁZ RÉSZTVEVŐJE HALLGATTA VÉGIG A MAGYARORSZÁGON ÉS A MÁVNÁL IS AKTUÁLIS KÉRDÉSEKET.

A konferencián korábban kitöltött kérdőíveket elemezték, valamint különböző vasúttársaságok HR vezetői tartottak előadást a náluk aktuális helyzetről.

Almut Spittel, az EVA szakértője elemezte a kérdőívet, melynek lényege az volt, hogy az egyébként is több mint 42 éves átlagéletkorú vasutas társadalom Európában várhatóan tovább fog öregedni, abból kiindulva, hogy a válság következtében a társaságok nagy része létszám-stoppot alkalmaz.

A konferencia kezdetén meg kellett válaszolni a kérdést, hogy ki számít idősnek, mert ez így relatív. Az európai terminológia alapján 45-50 év felett minősül valaki idősnek.

Az EU képviselőjében megjelent tisztségviselő azt mondta, hogy évente mintegy 1 millióval csökken az EU-ban a 20-59 év közöttiek, miközben 2 millióval nő a 60 év felettiek

száma. A helyzet nálunk is hasonló. Egy másik előadás azt taglalta, hogy az idős emberekre nem mindig úgy kell tekinteni, mint akik a társadalom vérét szívják, hanem ők azok, akik egy munkahelyen a legnagyobb tapasztalatokkal rendelkeznek. A kérdés, hogy nyugdíj előtt átadják és át akarják-e adni a szükséges információkat fiatalabb kollégáik számára.

E cikk szerzője a témáról megkérdezte Szűcs Lajost, a MÁV-Trakció Zrt. humán igazgatóját is, aki elmondta, hogy a társaságuknál 42 év az átlagéletkor. Ez a generáció még képes új ismeretek elsajátítására, ami lényeges a mai világban.

Komiljovics Máté

Képzők képzése

AZ ÉRDEKVÉDELMI TANÁCSADÓ SZOLGÁLAT (ÉTOSZ) 2010. OKTÓBER 25-29. KÖZÖTT A VEGYIPARI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK BALATONSZEMESI ÜDÜLŐJÉBEN, A FRIEDRICH EBERT ALAPÍTVÁNY TÁMOGATÁSÁVAL ÖTNAPOS KÉPZÉST TARTOTT SZAKSZERVEZETI TISZTSÉGVISELŐKNEK.



Amint Kisgyörgy Sándortól, az ÉTOSZ Egyesülés igazgatójától megtudtuk, a tanfolyam hallgatói az ÉTOSZ háromlépcsős akkreditált képzési programjának felső szintjét, a harmadik fokát végezték el. A tanfolyam célja az alap- és továbbképzést jó eredménnyel befejező hallgatók szakszervezeti oktatókká (multiplikátorokká) képzése volt. A résztvevők előadásokat

hallgattak andragógiai ismeretekről, a felnőttképzés sajátosságairól, az ismeretátadásról, az oktatás módszertanáról. A hallgatóknak a régi és új ismereteket felhasználva csoportmunka keretében téma-feldolgozási tervet és előadás vázlatot kellett készíteniük a szakszervezeti tevékenység különböző területeiről, például a szakszervezeti jogokról, a tisztségviselők feladatairól, a tagszervezésről, a szakszervezeti képzés átszervezéséről és a szakszervezetek struktúrájáról. Az így feldolgozott témakörökből minden hallgatónak kiselőadást kellett tartania, amit videóra vettünk és kielemeztünk – mondta el a Magyar Vasutasok Kisgyörgy Sándor.

A tizenöt hallgató a közlekedési, a kereskedelmi és pénzügyi, a feldolgozó ipari, és a szolgáltató ágazatokból érkezett.

A Vasutasok Szakszervezete öt alapszervezeti tisztségviselője (képünkön: Tóth Endréné, Pokol Istvánné, Gál János, Varga Gáborné és Szokolczainé Szabó Erzsébet) saját szabadságuk terhére vett részt a képzésen.

A résztvevők feladataikat rendkívül aktívan és nagy szorgalommal végezték, többször késő estig folyt a tréning – értékelte az öt nap teljesítményét az ÉTOSZ igazgatója. A kurzust hatan kiváló, heten jó, és ketten megfelelő eredménnyel zárták. Valamennyi résztvevő nagyon hasznosnak és jónak értékelte a kurzust, szeretnék, ha folytatódna. Köszönet a FES-nek a támogatásért.

K

KSZ tárgyalások

a MÁV IK Kft-nél

2010. OKTÓBER 15-ÉN A MÁV INGATLANKEZELŐ KFT. MUNKÁLTATÓJA A HATÁLYBAN LÉVŐ KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS (KSZ) MÓDOSÍTÁSÁT KEZDEMÉNYEZTE.

Huszonkilenc pont módosítására tett javaslatot, és a mellékletben lévő Munkaruházati Szabályzat jelentős részét meg akarta változtatni. A munkáltató a Kollektív Szerződésben a munkavállalók hosszú idő alatt elért, kiharcolt vívmányait kívánta megszüntetni vagy jelentősen csökkenteni.

A teljesség igénye nélkül a munkáltató teljes mértékben pótlás nélkül törlésre javasolta a Kollektív Szerződés egyes függelékeit, valamint a munkavállalók jutalmazását, a cégautó rendszeres vezetésének pótlékát szabályozó fejezeteket. Drasztikusan csökkentették volna a készenléti szolgálatban töltött idő díjazását. A megtakarítást a munkáltató bérfejlesztésre fordítaná.

A Társaságnál a munkavállalókat nem motiválják, a munkáltató nem tart igényt lojalitásukra sem. Évek óta nem volt bérfejlesztés, még az inflációt kezelő mértékű sem. Elégedetlen munkavállaló nem tud jó munkát végezni!

A Vasutasok Szakszervezete javasolta a Kollektív Szerződésben a rendkívüli élethelyzetek kezelésére felhasználható összeg idejének emelését, tekintettel a természeti katasztrófákra. A munkáltató ígérte, erre az évre biztosítja a szükséges összeget, azonban évekre visszamenőleges részletes kimutatást kér a KÜT-től.

A szakszervezetek a szövegpontosítások, illetve a munkáltató szociális célokra felhasználható összegre tett javaslatának kivételével egyhangúlag elutasították a módosító javaslatokat.

Hollik Miklós, a titkári testület vezetője

MÁV Ingatlankezelő Kft. KÜT hírlevél

Tervezett KÜT-ülés:
2010. október 6.

Elsőként Benedek Zoltán ügyvezető igazgató adott tájékoztatást a Társaság eredményeiről, a létszámhelyzetről, a belső átszervezésekről. Elmondta, hogy a munkáltató nem kívánja tovább alkalmazni a minőségirányítási rendszert, a Szervezeti és Működési Szabályzatot átdolgozzák. A jövőben a kiemelkedő munkát végző munkavállalóknak a többletbérből juttatni szeretne, a bérfejlesztésről a szakszervezetekkel rövid időn belül tárgyalnak.

Másodikként Bedővári Zsuzsanna regionális igazgató mutatta be a Pécsi Regionális Főmérnökség munkáját, eredményeit, létszámhelyzetét. Pécs terület három szolgáltató egységgel működik. A tevékenységük többek között vízi-közmű üzemeltetés, ingatlanüzemeltetés (ez a legnagyobb), épületek felügyelete, építési-szerelési munkák, zavarhíbak elhárítása. Minden szolgáltatási egység területén működik az erősáramú üzletág.

Harmadikként a tavasz óta fedezethiány miatt ki nem fizetett szociális és temetési segélyekről esett szó. A természeti katasztrófák a Társaság munkavállalóinak egy részét keményen sújtotta. A KÜT elnöke korábban levélben fordult a munkáltatóhoz a miskolci területen dolgozó kollégák természeti katasztrófa okozta kárainak enyhítése érdekében. A munkáltató válaszelevelében többek között az önkormányzati igazolás mellett kérte az állami szervezetek és a biztosító társaságok által végzett kárfelmérések hiteles másolatát. Emellett kéri a javaslatok részletesebb indoklását, mert a „jelenlegi helyzetben nem eldönthető, okszerű-e az, hogy a magasabb átlagkeresettel – azaz jövedelemmel – rendelkező munkavállaló részesüljön magasabb összegű segélyben.”

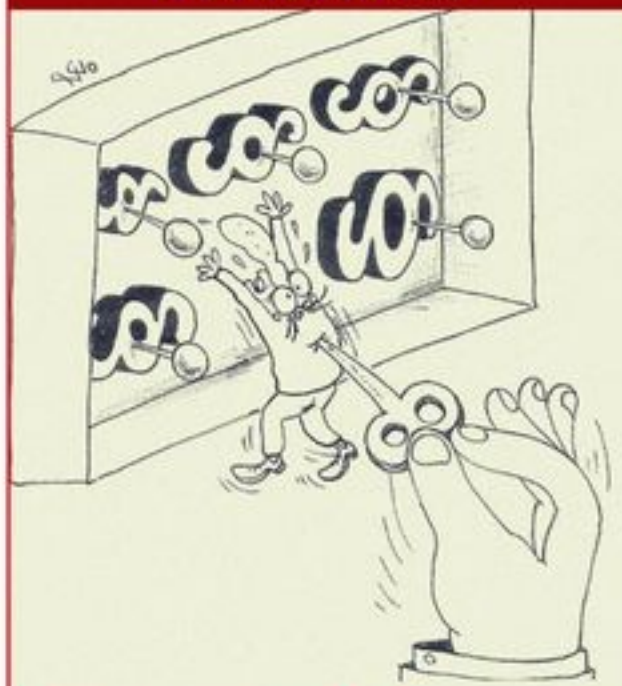
Méltányosság nélkül

A Társaság a KÜT által nem támogatott létszámcsökkentést folytatja. A felmondások október 13. és november 12. között történtek. Olyan vezetőmérnök is megkapta októberben a munkáltatói rendes felmondást, aki volt megbízott regionális igazgató is. Kéréssel fordult a munkálta-

tához, hogy novemberben kapja meg a felmondást, így betölti a negyven év munkaviszonyt, elmehet nyugdíjba, megmaradhat az arcképes utazási igazolványa is. A munkáltató válasza: nem áll módjában a kérést teljesíteni. Hol a méltányosság, a megértés? Ennyit érnek a becsületben leforgozott évek?

Hollik Miklós, KÜT-tag

Végkielégítés 20 év után, avagy: 98%-os adókulcs



– Megint engem szúrtak kil
(Izsák Jenő grafikája)

MÁV Zrt.

KÜT HÍRLEVÉL

- 2010. október



Bodnár József
KÜT
sajtóreferens

Soros KÜT-ülés: 2010. október 5.

Elsőként a MÁV Zrt. 2010. első félévi gazdálkodásáról és likviditásáról tájékoztatót *Petrilla György* pénzügyi igazgató és *Erdélyi Barna* kontrolling igazgató. A MÁV Zrt.-nél sajátos a 2010-es üzleti tervezés, mivel nagyon szoros volt a tulajdonosi ellenőrzés. A válság miatt az ingatlanértékesítés nehézkessé vált, így a tervezett 17 MrdFt-os bevétel nem teljesül. Az első 8 hónap zárása megvan, ebből az látható, hogy a tervhez képest 3 MrdFt-tal kevesebbet költött a társaság. Műszaki szempontból az elmaradást jövőre pótolni kell, hangsúlyozta *Petrilla György*. A személyi jellegű kifizetések a rendkívüli időjárás miatt megnövekedtek. A pályavasút költségtérítése nem szerepel az állami költségvetésben, így 40-50 MrdFt hiánnyal számolnak. A Start megkapja az állami költségtámogatást, ezáltal biztosított a Trakció és a Gépészet működése. Kérdésre válaszolva elmondta, hogy likviditási akadály nincs a korengedményes nyugdíjazásnak. A Cargo értékesítési bevételeinek felhasználására vonatkozó kérdésre válaszként elmondta, hogy a bevételt adósságtörlesztésre, beruházásra és működési költségre fordították.

Második napirendként jóléti ingatlanok hasznosítására tett javaslatot az Ingatlangazdálkodási Igazgatóság új vezetője, *Lebovits Gábor*. Bemutatkozás után elmondta, hogy egységes ingatlan-gazdálkodási szervezet létrehozása a feladata. Ezután a nagykanizsai sportegyesület pályázat útján történő értékesítését tárgyalta a KÜT. A hasznosításhoz hozzájárult és a pályázat bontó- és értékelő bizottságába két tagot delegált. Ezt követően két együttdöntő határozat született. Az önkormányzattal a MÁV Zrt. tulajdonában lévő Miskolc Fővényszer u. 9. sz. alatti óvoda bérleti szerződés újabb 5 évre történő megkötéséhez járult hozzá a testület. Együttdöntés született a Magyar Állam tulajdonában és a MÁV Zrt. vagyonkezelésében lévő (Tokaj 1253 hrsz-ú ingatlan, természetben Tokaj Hegyalja u. 2.) üdülő ingatlan bérbeadására, az ART Misszió Alapítvány részére.

A **különféléken** belül a vörösiszap-katasztrófában érintett munkavállalók rendkívüli segélyben történő részesítéséről döntött a KÜT.

Soros KÜT-ülés: 2010. október 19.

Szarvas Ferenc elnök-vezérigazgató adott tájékoztatást a MÁV Zrt. aktuális feladatairól. A bemutatkozások után az elnök-vezérigazgató elmondta, hogy azért vállalta el a feladatot, mert az új kormány másként tekint a közösségi közlekedésre. A nemzetgazdaság számára meghatározó szerepű a vasút, ezért prioritást kap a vasútpolitikai koncepció elkészítése. A koncepció alulról építkezik, feladat a belső egyeztetés a vasúti érdekképviselőkkel, majd a civil szervezetek véleményének meghallgatása. Az elmúlt időszakban az egyéni közlekedésre költöttek, most a közösségre kell. Olyan ösztönzési rendszer kell az áru fuvarozásban, mely újra a kötőtpályát részesíti előnyben. A MÁV belső tartalékait felszínre kell hozni, s az így feltárt tartalékok lehetnek az erőforrásai a modernizációs program végrehajtásának. Az EU-s projektekből kell átcsoportosítani minden olyan forrást, mellyel a lassújelek megszüntethetők. Az eszközpark folyamatos megújítására van szükség. A vállalatvezetés szemléletét kell megváltoztatni a minél magasabb színvonalú szolgáltatás irányába. Minden vasutas érezze magáénak a vasutat, ez közös érdekünk, melyben jelentős tartalékokat lát az elnök-vezérigazgató. Az érdekképviselési kapcsolattartásról *Szarvas Ferenc* elmondta, hogy a párbeszéd, a konstruktív együttműködés híve, melynek alapja a bizalom, és azon lesz, hogy ezt megteremtse.

A **második** napirendi pontban *Erdélyi Barna* igazgató tájékoztatót a MÁV Zrt. Kontrolling Igazgatóság tervezett hatékonysági intézkedéseiről, valamint azok hatásairól. Kiemelte, hogy a helyi üzemi tanácsal konzultációt tartott. A KÜT azt az álláspontot alakította ki, hogy vizsgálni kell az átképzés lehetőségét,

fel kell térképezni a vállalati és vállalatcsoporti lehetőségeket, illetve célszerű lenne az önálló pályavasút szervezeti kialakításának döntését megvárni.

A **különféléken** belül a KÜT összeállította a testületi véleményeket a különböző utasításokhoz.

Rendkívüli KÜT-ülés: 2010. október 26.

Konzultációt tartottak a MÁV Zrt. Társasági Szolgáltatás Igazgatóság tervezett hatékonysági intézkedéseiről, valamint azok hatásairól. A munkáltató képviselőjében *Verle Zoltán* TÁSZ Igazgató, *Papp Sándor* BKSZE igazgató, *Konc Zoltán* BSZE igazgató és *Szönyi Péter* Back Office vezető vett részt. Munkamódszerként azt javasolták, hogy az átadott véleményezéshez gyakorlati felvetéssel éljenek a testület tagjai. A felkéréssel élve csokorba gyűjtve problémák sokaságát mondták el, melyek a TEB-es, pályás és gépész szakmákat érintő Basware rendszer hiányosságaira irányultak. *Verle Zoltán* az együttműködés fontosságát hangsúlyozta, melyre viszont válaszként megfogalmazták, hogy ez akkor fogadható el, ha konstruktivitással párosul.

A beszerzéssel kapcsolatban elmondta az igazgató, hogy a MÁV Zrt. DHL a saját beszerzést nem engedi, ezért továbbra is érdekük ennek megváltoztatása. *Papp Sándor* kérdésre válaszolva elmondta, hogy nem szervezeti, hanem funkcionális átalakítás zajlik. A felhasználóknak azt üzenete, „az igényeket adják le, ne vételezni menjenek”, majd ők kiszállítva teljesítenek. Véleményük szerint az igénybevételi oldalon van ellenállás. A humán erőforrással kapcsolatban konkrét javaslatot tett a KÜT, a női munkavállalók 40 éves munkaviszonya, a korengedményes nyugdíjazás, MÁV-Évek, valamint a részmunkaidős foglalkoztatást a teljes létszámba vizsgálják meg. *Verle* igazgató elfogadta a javaslatot.

Másodikként is konzultáció volt a MÁV Zrt. Kontrolling Igazgatóság hatékonysági intézkedéseinek tervezetéről, immár második alkalommal. A koncepció lényege az, hogy egy egységes folyamat összehangoltan történjen, emelte ki *Erdélyi Barna* igazgató. A KÜT a felszabaduló munkaerő szakmai tudásának hasznosítására hívta fel a figyelmet.

A **harmadik** napirend során a MÁV Zrt. tulajdonában, kezelésében lévő lakások kiutalásával kapcsolatos előterjesztést adott át a munkáltató. *Zsoldos Marianna* humán erőforrás igazgató ismertette a bér-lakások helyzetét: a MÁV Zrt.-nél jelenleg 509 üres lakás van, ebből kiutalható 122, melyre a 93 beérkezett kérelemből 59 dolgozó lakáskérelme felelt meg az Utasításban előírtaknak, 34 kérelmet visszaküldtek hiánypótlásra. Az üres lakások területi elhelyezkedése többségében nem egyezik a jelentkező igényekkel, mindössze 21 munkatárs esetében van egybeesés, mely foglalkoztatáspolitikai célnak is megfelel. Az átadott előterjesztésről a november 9-i ülésen alakít ki álláspontot a KÜT.

A **különféléken** belül szociális segélykérelmekről, valamint munkabérelőleg-kérelemről döntött a testület.

A NYUGATRÓL KELETRE TARTÓ, 2800 KM HOSSZÚRA TERVEZETT VASÚT ÉPÍTŐINEK 90 SZÁZALÉKA KÍNAI VOLT, LÉTSZÁMUK RENDRE ELÉRHETTE A 12000 FŐT IS. AMERIKÁBAN „CROCKER'S PETS” (CROCKER ÁLLATKÁI) NÉVEN VÁLTAK ISMERTTÉ.

Kínaiak

A polgárháború csataterétől több ezer mérföldre, a Sacramento völgyében (Kalifornia) 1862. július 10-én minden ünnepélyes aktus nélkül megkezdődött a Central Pacific Railroad Company (CPR) vágányainak lefektetése. A magukat „Szövetségnek” nevező négy lator (bővebben ld. 19. rész) egyike, Charles Crocker vett fel a CPR „rab-szolgáiként” több mint tízezer kínait.

Az 1840-es években a kínaiak főként még az aranybányákban dolgoztak, s később a vasútépítkezéseken. Sokan közülük a gazdag kínaiak szerződéses szolgálóiként érkeztek. Az 1850-60-as években érkezők elsősorban San Franciscóban és Észak-Kaliforniában telepedtek le, ám idővel a kínai negyedek szinte mindegyik határvidéki városban megjelentek.

Kezdetben (valószínűleg már eleve az útiköltséget törlesztve) általában négy-öt évig (kimerült, leállás előtti) bányákban dolgoztatták őket, majd remélhették vagy el is érthették, hogy munkásként, háztartási alkalmazottként, esetleg halászként folytassák. 1870-re már több mint hetvenezer kínai élt Kaliforniában.

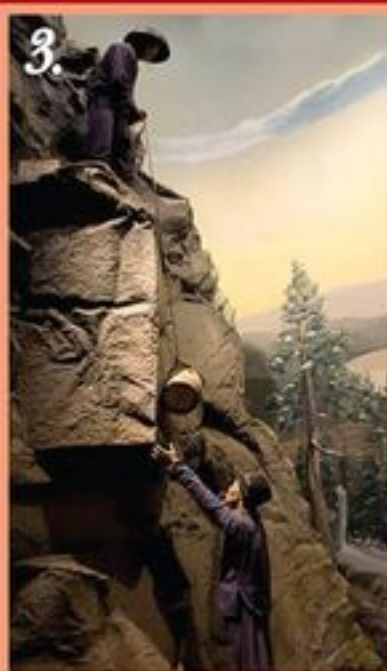
Eladták a kislányukat

Kínában sok parasztesaládnak el kellett adnia egy gyermekét – általában a kislányát –, hogy ne haljanak éhen. Ezek és ezrek ugyanilyen „forrásból” hajóztak be a Nagy Amítás, az Aranyhegy felé, ahogy akkoriban Kínában Kaliforniát emlegették. A Csendes-óceánon hánycódó hajókon az oldalukon feküdtek az alig félméternyi helyen, és néhol 25% volt a halálozási arány. A legtöbb kínai nem akart maradni. Többnyire 300-400 dollárt szerettek volna megspórolni, majd visszatérni Kínába és jólétben, luxusban élni. Háromszáz dollár elég lett volna, hogy megházasodjanak, gyerekeik, nagy házuk, finom ruháik, szolgálók legyenek, és a gyerekeiknek még nevelőre is jusson.

Az első jelentősebb „szállítmány” Kanton tartományból 1850-ben érkezett Kalifornia partjaihoz. Ahogy a számuk növekedett, a kínai emigránsoknak erősödő előítéletekkel, és a lehetőségeiket korlátozó törvényekkel kellett szembenézniük. Ráadásul, mivel szorgalmasabban és alacsonyabb bérért dolgoztak, mint a fehér munkások, ezért a rájuk neheztelő fehérek sokszor elviselhetetlenné tették az életüket. Ugyanakkor a vasutat építő nagyvállalatoknak kapóra jött a sok kínai. Változott a CPR első elnökének véleménye is. Amikor Leland Stanfordot megválasztották Kalifornia kormányzójának 1862-ben, beiktatási beszédében megígérte, hogy

1. Sziklaszállító szerelvény. A kínaiak végezték azokat a munkákat, amelyekről mások hallani sem akartak.

2. Oktopusz (nyolckarú). A karikatúra arra utal, hogy sokan még a szorgalmukban is találtak kivétlnivalót. Mindenhol elsősorban a mosodákkal és az éttermekkel, valamint a hihetetlen munkabírással és a takarékoskodással kapcsolták össze a nevüket. A ma már mindenütt megtalálható kínai mosoda a nyugati partvidékről származik. Ráadásul, ha egy család megtelepedett valahol, akkor az általában fedezte egy újabb család odaköltözésének költségeit is. A kínaiak összetartó közösségei később elterjedtek keleten is.



3. A kínaiak kötéllel húzzák fel a löporos hordót. Ezeknek a féltelmet nem ismerő, fáradhatatlan és kemény embereknek a vállán nyugodott a vállalkozás sikere.

megvédi az államot „Ázsia söpredékétől”. Stanford hangneme azonban „a biznisz” érdekében változott.

1865 elején a CPR 4000 embernek tudott munkát adni. Kezdetben a legtöbb munkás ír volt. A korabeli előítéletek szerint a vasút hivatalnokai azt gondolták, az írek alkoholra költik majd a fizetésüket, és a kínaiakat szintén megbízhatatlannak tartották. A kritikus munkaerőhiány következtében Crocker mégis azt javasolta: hozzanak kínaiakat.

Az alacsony bérek miatt elégedetlenkedő ír munkások kiváltására először ötven kínait alkalmaztak vagonrakodónak. A munkafegyelmük imponált a később szinte matuzsálemi kort megélt – 1877-től a második transzkontinentális vasút építkezéseihez is meghívott építésvezetőnek – James Harvey Strobidge-nek (1827-1921), és még több kínai munkást béreltetett. Hamarosan munkatorzók járták a kínai negyedeket, és Crocker reklámcégekkel adatott fel hirdetéseket a kínai tartományokban.

A kínai munkások pontosak, engedelmesek, jó magaviseletűek voltak – időnként némi iróniával „mennyeiek”-ként emlegették őket. Az európai származású munkások hamar nehezményezték a növekvő versenyt és tettelegesen is bántalmazták a náluknál csak egy kicsit később érkezetteket. Ekkor Crocker és Strobidge is világossá tette (főként az írek számára), hogy vagy hajlandók együtt dolgozni, vagy lecserélik őket a kínaiakra.

Egy-egy fehér munkavezető alá húszfős kínai csoportokat szerveztek; ahogy azonban az építkezés egyre nehezebb lett, gyakran növelték a brigádok létszámát. A kínai alkalmazottak bére havonta elérte a 27-30 dollárt, ebből levonták a koszt és a szállás költségét.

Ezzel szemben az írek 35 dollárt kerestek egy hónapban, és ezen felül kaptak szállást is. Az aranyláz idején még 4 dollár/nap volt a bér, annak elültével, illetve a kínaiak tömeges megjelenésével 1 dollár/napra csökkent.

A Nagy Falat is ők építették

Ahogy a munkások közeledtek a Sierra Nevada gerincéhez, Strobidge még mindig kételkedett abban, hogy a kínaiak képesek bizonyos munkák elvégzésére. Ráadásul egy csoport ír kőműves magasabb bért követelt. Crocker helyettük (ismét) kínaiak alkalmazását javasolta. Az építésvezető tiltakozott. Crocker híres válasza ez volt: „Hát nem felépítették a Kínai Nagy Falat is, nem megcsinálták a világ legnagyobb kőműves munkáját?” Strobidge megadta magát és a kínaiak hamarosan téglát is rakhattak.

A kínaiak vászonsátrakban laktak a sínek mellett – míg a fehérek vagonokban. Minden csoportnak volt saját szakácsa, aki Sacramento-ban vagy San Franciscóban a kínai piacon vette a szárított élelmiszert, és azt helyben készítette el. Míg pl. az írek ragaszkodtak a meglehetősen egyhangú koszthoz – marhahús és krumpli –, a kínaiak zöldségféléket és halat is ettek, mi több: sertést és tyúkot neveltek a hétvégi „lakomákhoz”. A jövőbeniek más tekintetben is földönkívülinek tűntek: fürödtek, mosták a ruháikat, tartózkodtak a viszkitől. Víz helyett langyos teát ittak, reggel megfőzték, és egész nap beosztották. Így megelőzték azokat a bélbetegségeket is, amelyek az Óvilágból (Európából) érkezetteket gyötörték.

Fehérvári Nándor

A legnagyobb létszámú nyugdíjas alapszervezet

Személyesen keresik fel a nyugdíjasokat

ZSÚFOLÁSIG MEGTELT A DEBRECEN ÁLLOMÁSON LÉVŐ KONFERENCIATEREM 2010. OKTÓBER 12-ÉN, AMIRE ÉVEK ÓTA NEM VOLT PÉLDA. NÉGY-ÉVES IDŐSZAKRÓL TARTOTT BESZÁMOLÓT **BERKI JÁNOS**, A VASUTAS SZAKSZERVEZET ORSZÁGOS NYUGDÍJAS SZERVEZETE (VSZ ONYSZ) DEBRECENI ALAPSZERVEZETÉNEK ELNÖKE. A KÜLDÖTTGYŰLÉSEN RÉSZT VETT **SIMON DEZSŐ**, A VSZ ELNÖKE, ÉS **GYŐRI ISTVÁN**, A VSZ ONYSZ ÜGYVEZETŐ ELNÖKE.

A népszerű nyugdíjas Szerenád zenekar adott kellemes műsort, az együttes állandó résztvevője a vasutas rendezvényeknek.

A beszámolóban elhangzott, hogy a korábbi váltás oka az előző elnök, **Badó Antalné** Budapestre költözése. Az új vezetőség **Berki János** elnökkel és **Kiss Tibor** területi képviselővel azt a célt tűzte ki, hogy a tagszervezésre, a tagsággal való kapcsolatokra helyezik a hangsúlyt. Ennek érdekében időt, fáradságot nem kímélve járták a hatalmas területet, és százakat sikerült megszólítani, maguk közé hívni. Négy év alatt 526 tagot vettek fel az alapszervezetbe! Ez valóban elismerésre méltó és páratlan az utóbbi évtizedekben. Ez a vasutasság ragaszkodását is jól példázza, igénylik a közösséghez tartozást. A többség korábban megbecsült, a vasútnál évtizedekig együtt dolgozó, és valódi közösséget jelentő élményekkel, emlékekkel rendelkezik, amely ma már egyre ritkább.

A kilencfős vezetőség havonta tart üléseket. Heti kétszer fogadják a tagokat Debrecen állomás területén lévő irodájukban, ahol 985 tagról, és



kétezer MÁV nyugdíjasról gondoskodnak. A nagy létszám rengeteg adminisztrációs munkával jár. Az itt tevékenykedő nyugdíjasok aktivitása, munkabírása példás. Jó ez a csapat! – fogalmazott **Berki János**, aki (a teljesség igénye nélkül) név szerint is megnevezte **Nyikus Ferencné**t, **Tóth Tivadart**, **Szatmáry Lászlót**, **Lázár Jánosné**t, **Laboda Antalnét**.

Vass Zoltán a népszerű és igen színvonalas kulturális és szabadidős programok főszervezője. Fontos szerep hárul a bizalmiakra, akik évente legalább háromszor tanácskoznak. A négy év alatt a bizalmiak száma 13-ról 51-re nőtt, hogy a hatalmas területet és az ott élő, gyakran már szép kort megélt tagokat összefogják, tájékoztassák, szükség esetén segítséget nyújtsanak. A valódi és tartalmas emberi kapcsolatokat sikerült újraéleszteniük.

Kiemelt jelentőségű az ebben a korban már gyakoribb betegségek esetén a tagok látogatása, szükség esetén a segítségnyújtás. A fizetési hajlandóság 98%-os, amit **Simon Dezső** is kiemelt. **Berki János** egy példája: a 102 éves **Kovács István** bácsi az év legelső napjaiban befizeti a tagdíjat.

A beszámoló átfogó képet adott a küldötteknek. Érthető okokból kiemelt feladat a gyógyszer-támogatás, melyet 3304 esetben, kórházi ápolási segítséget 1389 esetben fizettek a négy év alatt. Segélyt 762 esetben nyújtottak a rászorulóknak. Sajnálatos tény, hogy 373 alkalommal adtak temetési segítséget.

A vasutas szakszervezeti tagok között 50 év feletti tagsági

idővel 344-en büszkélkedhetnek. Ezt a tekintélyt parancsoló időt vásárlási utalvánnyal és emléklappal tették emlékeztetessé.

Nem maradtak elismerés és köszönet nélkül a 65 éves tagsággal rendelkezők, akik 1945-ben léptek be, és sokat áldoztak a vasút helyreállításáért, a szakszervezeti mozgalom újrarendezéséért.

A havonta megjelenő Magyar Vasutas újságot jelentős munkával juttatják el a tagokhoz, amelyből tájékozódhatnak a közérdekű tudnivalókról.

Sokan szűkös anyagi helyzetben töltik nyugdíjas éveiket, nem ritka, hogy a szükséges gyógyszert nem tudják kiváltani. Ezt fokozza a 13. havi nyugdíj elvonása, ami a közhangulatot rontja. Ezt a szomorú tény sem hallgatta el a beszámoló készítője.

Nem rózsás a vasutas nyugdíjasok helyzete. Ezt a sok-sok személyes látogatás és a segélykérelmek megfogalmazása, benyújtása is igazolja. A szerzett jogok megmaradása is többek szerint kétséges.

Az alapszervezet gazdálkodását ellenőrző APEH vizsgálat mindent rendben talált. Ebben döntő érdemei vannak **Martiny Józsefnének**, mint gazdasági felelősnek.

Az alapszervezet bevétele a tagdíjakból, a VSZ Elnökségtől kapott Dicsőítő Oklevéllel járó 100 ezer forintból tevődik össze. Ezekre nagy szükség is van a működési költségek növekedése miatt.

Azt tudni kell, hogy az önzetlen vezetőség ingyen végzi a sok-sok szabadidőt, energiát,

és fáradságot igénylő közösségi munkát.

A beszámolóból megtudhattuk, hogy a négy év alatt 2,6 millió Ft bevételből gazdálkodtak, és hasonló összeg volt a kiadás is. Jelentős költség a tagság értesítése, tájékoztatása az őket érintő ügyekről, hiszen messze laknak. Az 52 településből többnek nincs vasútja sem.

A rendezvények sokfélesége örömdolgozat. Rendszeresek az alapszervezetnél a kirándulások, változatos előadások, ultiversenyek. A Vasutas Egyetértés Művelődési Házban két nyugdíjas klub is működik, színesítve az idősebbek napjait.

Sok közös emlék, baráti kapcsolatok elevenednek fel az egyre gyakoribb találkozások, látogatások alkalmával. Folytatódik a tagszervezés, melyben továbbra is kiemelkedő szerepet vállal **Kiss Tibor** területi képviselő. A szervezeten kívüli nyugdíjasok előtt is nyitva az ajtó, számíthatnak a segítségre.

A tartalmas beszámolót elfogadták, majd megválasztották a következő négy évre a tisztségviselőket, és küldött-jelölteket ajánlottak a VSZ munkabizottságokba.

A beszámoló után **Simon Dezső** szólt elismerően az alapszervezet tevékenységéről.

Szólt a korosztályból adódó nehézségekről, és a feladatok ehhez való igazításának szükségességéről, az üdülési lehetőségek újraélesztéséről. Az egységes érdekérvényesítést, illetve a mindig szükséges összefogást hangsúlyozta. Az új vezetőségnek gratulált, és mindenkinek jó egészséget, hosszantartó nyugdíjas éveket kívánt.

Győri István elismerte és megköszönte a debreceniek munkáját, a szép eredményeket. Gratulált a megválasztott tisztségviselőknek.

A jelenlévők kérdéseire **Berki János** elnök válaszolt.

Seress István

Nyugdíjas műszaki vezetők találkozója Szegeden

ZVADA MIHÁLY NYUGDÍJAS TÁVKÖZLÉSI ELŐADÓ ÁLMODTA MEG ÉS 2010. OKTÓBER 8-ÁN MÁR ÖTÖDSZÖRRE SZERVEZTE – A PÁLYAVASÚTI ÜZLETÁG SZEGEDI TERÜLETI KÖZPONTJÁNAK TÁMOGATÁSÁVAL – A NYUGDÍJAS TÁVKÖZLÉSI ÉS BIZTOSÍTÓBERENDEZÉSI MŰSZAKI VEZETŐK TALÁLKOZÓJÁT SZEGEDEN.

A délelőtt 10 órára, a Szegedi Nagyalomás várótermébe szóló szíves invitálást 80 legendás vezető fogadta el. 16 volt munkatárs nem tudott eljönni a mindig jó hangulatú találkozóra. Mint *Zvada Mihály* főszervező köszöntőjében elmondta, létszámuk ez elmúlt találkozó óta hárommal nőtt. Kegyelettel és néma főhajtással emlékeztek meg vezetőtársuk – az idő közben elhunyt *Agócs Béla* – haláláról.

A szociális létesítmény oktatótermében megszervezett találkozó érdekes programja volt a rövidesen elkészülő

M43-as autópálya Móra Ferencről elnevezett hídjának építéséről szóló előadás. A képekkel illusztrált előadásra *Dollmayer Dávidot*, a Hídepítő Zrt. fiatal mérnökét kérték fel. A Tisza folyó felett átívelő, három hídelemből álló, összhosszában 660 méteres híd 2x2 sávon viszi majd át az új autópálya forgalmát a folyó felett, tehermentesítve ezzel Szegedet a környező országok kamion- és átmenőforgalmától. A 100-120 éves élettartamra tervezett híd építésével kapcsolatban kérdésekkel is bombázták a résztvevők a kiváló előadást



tartó mérnököt, majd a hagyományos – a találkozót megőrkítő – fényképek elkészítésére is sort kerítettek. A verőfényes őszi napsütésben kart-karba öltve sétáltak át az aktív és nyugdíjas vezetők a közeli étterembe, hogy *Csipak Antal* alosztályvezető pohárköszöntője után elfogyasszák az ízletes ebédet. Mi más következhetett ez után, mint a tartalmas beszélgetések, a sok-sok kellemes emlék felidézése. Nem maradhatott el a jókedvű „énekóra” sem, de a fogadalom is megerősített: jövőre veletek ismét találkozunk.

A Magyar Vasutast **Szentes Bíró Ferenc** tudósította Szegedről.

Tisztújító VSZ taggyűlés Szegeden

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE SZEGEDI NYUGDÍJAS ALAPSZERVEZETE 2010. OKTÓBER 13-ÁN TARTOTTA NÉGYÉVENKÉNT ESEDÉKES TISZTÚJÍTÓ TAGGYŰLÉSÉT A HELYI VASUTAS SPORTTELEP KLUBHELYISÉGÉBEN. A 380 FŐS ALAPSZERVEZET TAGJAI KÖZÜL 139-EN JÖTTEK EL AZ ÜNNEPI ESEMÉNYRE.

A megjelenteket – külön megemlítve és üdvözölve a szépkorúakat – *Gulyás Ferenc* tiszteletbeli elnök köszöntötte, majd *Mári Gábor* nyugdíjas tagtársuk vezette le a taggyűlést. *Veréb Győzőné* elnök beszámolt a négy év tartalmas munkájáról, a szervezeti, támogatási, kapcsolati kérdéseket külön fejezetben taglalva. A meghívottak közül *Rácz Sándor* VSZ ONYSZ területi képviselő, *Boros Gyula*, Szeged Város idősgyógyi referense, *Kaposvári Péter* területi képviselő, *Kovács Vilmos*, az ONYSZ alelnöke és *Sebők Tamás* VSZ területi képviselő is köszöntötte az egybegyűlteket és fontos információk átadásával, aktuális szervezeti kérdések megválaszolásával segítette a résztvevőket.

A beszámoló megvitatása és elfogadása után szeretettel és díszes emléklappal köszöntötték a nyolc 50 éves és a húsz 60 éves VSZ tagsággal rendelkező tagot. Néma főhajtással tisztelgett a közgyűlés az időközben elhunyt tagtársaik



előtt is. A rövid szünet után *Zvada Mihály*, a jelölőbizottság elnöke terjesztette elő az új vezetőségbe jelölt tagtársak névsorát. A közgyűlés egyhangú határozatával az alapszervezet tiszteletbeli elnöke maradt *Gulyás Ferenc*, az elnöki tisztelet továbbra is *Veréb Győzőné* látja majd el. A vezetőség tagja lett

Ruzsáli Józsefné, *Varga Ákosné*, *Tóth József*, *Szabó János*. Számvizsgálónak *Selmeczi Lajosné*t választotta meg a közgyűlés. A következő évi kongresszuson *Veréb Győzőné* és *Ruzsáli Józsefné* képviseli majd a szegedi nyugdíjas VSZ-tagokat. *Zvada Mihály* ismertette azok neveit is, akik az orszá-

gos szervezet munkáját segítik majd szervezetépítési, nyugdíjügyi, szociális, tájékoztatási, valamint kulturális és sport területen.

Zárszában *Mári Gábor* levezető elnök eredményes munkát kívánt a régi-új vezetőségnek és jó egészséget az alapszervezet minden tagjának.

A taggyűlés a fehér asztal mellett folytatódott, hiszen a hivatalos program végére elkészült a *Bihacsy László* és csapata által főzött finom babgulyás is. Ebéd után alkalom nyílt a baráti beszélgetésre és a hallottak megvitatására, elemzésére is.

Szentes Bíró Ferenc
nyugdíjas, Szeged

Nyugdíjas Búcsúztató Székesfehérváron

2010. Szeptember 30-án a Székesfehérvári Gépészeti Főnökség Szakszervezeti Bizottsága nyugdíjas búcsúztatót tartott.

A Vasutasok Szakszervezetének három cikluson keresztül megválasztott titkárát, *Domján Istvánt* búcsúztatta az összegyűlt tagság és a helyi Szakszervezeti Bizottság. A búcsúztatón a munkáltatót *Dian László*, a Vasutasok Szakszervezetét Budapest Területi Képviselőlet és a Gépészeti Intéző Bizottság részéről *Bartus Imre* képviselte.

Az ajándékokkal a kollégák megköszönték Istvánnak a több mint negyven éven keresztül végzett munkát. A szakszervezeti munkáját *Bartus Imre* méltatta.



A hivatalos és nem hivatalos köszöntők után a népes csapat jó hangulatban fogyasztotta az István által előkészített süteményeket, ropogtatni valókat, üdítőket. A kollégák a beszélgetés közben kérték Istvánt, hogy problémáikkal ezután is megkereshessék és segítségükre legyen. Természetesen a Vasutasok Szakszervezete is igényt tart István segítségére s bízunk abban, hogy az új titkár segíteni fogja, hogy megfelelően tudja képviselni ezt a lelkes csapatot.

István, nyugdíjba vonuláson alkalmából ezúton is kívánunk erőt, egészséget s hosszú, boldog életet.

Kedvezményes üdülési lehetőség VSZ tagoknak!

További részletek a VSZ weboldalon (www.vsz.hu) Szolgáltatások/Szabadidő menüpont alatt. Kérjük tagjainkat, hogy üdülési ügyben közvetlenül a megadott elérhetőségeken érdeklődjenek.



La Romany

s. Jasinya, Zakarpatye
Ukrajna
Telefon:
+36 70 410 9838
Mobil: +36 70 524 17 14
E-mail:
orsolya.marina@citromail.hu
Web: www.dragobrat.org

A kedvezmények
mértéke: 10% a szállás
és étkezés árából.

Best Western Hotel Aquarell****

2700 Cegléd, Fürdő út 24., Telefon: 06-53-510-900; 06-53-510-901
E-mail: info@aquarellhotel.hu; Web: www.aquarellhotel.hu
Kedvezmény: 10% a honlapon feltüntetett szabadidős csomagajánlatok végösszegéből, amennyiben december 20-ig közvetlenül írásban foglalnak és foglaláskor a BWA100630 jelszóra hivatkoznak.



AZ ORSZÁGGYŰLÉS ELFOGADTA, HOGY A MAGÁNYUGDÍJPÉNZTÁRAK RÉSZÉRE 2010. NOVEMBER 1-JE ÉS 2011. DECEMBER 31. KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN AZ ESEDÉKES TAGDÍJ ÁTUTALÁSÁT FELFÜGGESZTIK, A TAGDÍJ MÉRTÉKE 0%.

Az átmeneti időszakban a Vasutas Nyugdíjpénztár Magánpenztári Ágazatának működési tartaléka biztosítja a stabil működést.

A Vasutas Nyugdíjpénztár a magánpenztári tagok egyéni számláján eddig beérkezett befizetéseket a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően kezeli, a keletkező hozamokat az egyéni számlá-

A Vasutas Magánnyugdíjpénztárral kapcsolatos közlemény!

kon jóváírja és ellátja mindazokat a feladatokat, amelyek az átmeneti időszak alatt a feladatkörébe tartoznak.

A Stabilitás Pénztárszövetség, amelynek a Vasutas Nyugdíjpénztár is tagja, beadvánnyal fordult az Alkotmánybírósághoz. A beadvány teljes szövege a Nyugdíjpénztár honlapján (www.vasutaspenztar.hu) a „Hírek” címszó alatt teljes terjedelemben olvasható.

Ez a rendelkezés nem érinti az Önkéntes Pénztári Ágazatot és annak tagja-

it, a cél ennek a pillérnek a megerősítése és az öngondoskodás ezen formájának fenntartása.

Tájékoztatjuk pénztártagjainkat, hogy a megalakulás óta mindkét Ágazatban a hatályos befektetési kormányrendelet alapján jártunk el és a befektetett vagyon a tagok érdekeit és kockázatvállaló képességét figyelembe véve 80%-ban magyar állampapírban van.

Dr. Kurucsai László
az Igazgatótanács elnöke



– Próbálja meg egy kicsit visszafogni a fogyasztását, Balogh bácsi!

(Szmodis Imre grafikája)

Praktiker

PRAKTIKER KEDVEZMÉNY

VSZ-tagoknak 2010-ben is!

2010. december 10-11-12-én

-10% a Praktiker

valamennyi áruházában

A Vasutasok Szakszervezete tagjai a Praktiker összes magyarországi áruházában 2010. december 10-11-12-én 10% kedvezménnyel vásárolhatnak, az áruházakban az adott időpontban megvásárolható valamennyi termék vételárából – beleértve az akciós termékeket is (kivéve az élelmiszereket, dohányárut és téglát).

További részletek a VSZ honlapján (www.vsz.hu).

SIGNAL kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás és CASCO

NE HAGYJA NÁLUNK KEDVEZMÉNYEIT!

[online díjkalkulátor](#)

20%

Kisgyermekes családoknak
(14 év alatti gyermek)

15%

Szakszervezeti tagoknak
Közszolgálati dolgozóknak (és házastársának):
köztisztviselő, közalkalmazott,
hivatásos szolgálatok (rendvédelmi, fegyveres),
bírók, ügyészségek
Nyugdíjasoknak
Mozgáskorlátozott egyesületek tagjainak

10%

SIGNAL biztosítással rendelkező ügyfeleinknek
Lakásbiztosítással rendelkezőknek
Takarékszövetkezeti partnereink ügyfeleinek
Éves díjfizetés esetén
Csoportos díjbeszedési megbízás esetén

5%

Csoportos beszedési megbízás esetén
Mobiltelefon, e-mail elérhetőség megadása esetén
Banki átutalás esetén



A családok többségének a tulajdonukban lévő gépjármű kiemelt értéket képvisel, mely sok esetben már-már „családtagnak” is számít. A tulajdonosok ezért minden tőlük telhetőt megtesznek annak megővése érdekében. Sajnos azonban a legnagyobb figyelem ellenére is okozhatunk, és nekünk is okozhatnak olyan kárt, melyet nem tudunk elkerülni.

Számolja ki jövő évi díját online kalkulátorunk segítségével!
Szerződését itt egyszerűen és gyorsan megkötheti!

FORDULJON HOZZÁNK BIZALOMMAL! SEGÍTÜNK ÖNNEK!

SIGNAL Contact Center: **06 40 405 405** (helyi tarifával hívható)

SIGNAL Biztosító Zrt. Ügyfélszolgálati és Értékesítési irodái

A társaságunkkal szerződésben álló takarékszövetkezetek fiókjaiban
(ezek elérhetősége www.signal.hu honlapon található)

www.signal.hu honlapon [online kalkulátor](#)

E-mail: info@signal.hu