Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. JANUÁR 30.

A legtöbb munkahelyen stabilizálódott a szervezettség

Napirenden a bértarifarendszer és a foglalkoztatáspolitika

Szakszervezetünk területi és tagozati tanácsa január 16-án ülést tartott. Az ülés napirendjén szerepelt az 1991-ben végzett munka, s az év végi — az MSZOSZ által meghirdetett — figyelmeztető sztrájk megszervezésének és lebonyolításának értékelése. Ezt követően a kollektív szerződés és a bértarifa-tárgyalások tapasztalatairól készült tájékoztató jelentést, majd a VSz jogsegélyszolgálatának középtávú működéséről készült előterjesztést vitatták meg.

A napirend ismertetése, illetve elfogadtatása után elsőnek a területi intézőbizottságok titkárai és a tagozatok vezetői adtak röviden számot munkájukról, a szervezettség alakulásáról. *Beszámolóikból kitűnt, hogy területenként és szakáganként egyaránt eltérő változások mentek végbe, melyek különböző mértékben befolyásolták a szervezettség alakulását.* Egyes területeken a középirányító szervek és az alapszervezetek élén történt vezetőváltás, másrészt a rendszerváltás után alakult vasutas-szakszervezetek — VDSZSZ, Mozdonyvezetők és Függetlenek — megjelenése okozott némi zavart. Ám, az év végéig sok minden tisztázódott, s a legtöbb munkahelyen rendeződtek a „sorok".

A szervezettség — a hovatartozást, illetőleg a tagdíjlevonást igazoló nyilatkozat aláírása óta eltelt hónapokban — *stabilizálódott, egyes helyeken javult.* Ez azért is figyelemre méltó, mert egyes szakszolgálatoknál már az elmúlt évben csökkent a létszám, s ez a tendencia az idén — legnagyobb mértékben az építési és a pályafenntartási szakszolgálatnál — tovább folytatódik. Többen felvetették, hogy ilyen körülmények között egyre nehezebb helyzetbe kerülnek az alapszervezetek tisztségviselői.

Győri István alelnök — a tanácskozást vezető elnök —, ennek a napirendi pontnak a tárgyalása közben kedves kötelességének tett eleget, amikor szakszervezetünk vezetői és a területi tagozati tanács nevében 70. születésnapja alkalmából köszöntötte *Feleky Pált*, a VSz Országos Nyugdíjas Intéző Bizottság elnökét, s kívánt hosszú, boldog életet.

A területi intézőbizottságok titkárainak és a tagozatok vezetőinek munkaértékelő beszámolója után előbb a kollektív szerződés és a bértarifa-tárgyalások helyzetéről készült tájékoztató jelentést, majd a VSz jogsegélyszolgálatának középtávú működéséről készült előterjesztést vitatta meg, illetve fogadta el a tanács. (Az új bérbesorolás és tarifarendszerről, valamint az 1992. évi bér- és foglalkoztatáspolitikai koncepcióról e lapszámunkban önálló cikkben számolunk be.)

Bér- és munkaerő-gazdálkodási koncepció

Az idén nagyarányú létszámcsökkentés várható

Munkaerő-piaci központok az igazgatóságokon

A MÁV 1991-ben kedvezőtlen gazdasági évet zárt, hiszen a bevételeit megalapozó áruszállítási teljesítményei tovább csökkentek, a felhasznált anyagok árszínvonala viszont a tervezettet jóval meghaladó mértékben nőtt. Ugyanakkor az állami támogatás összege lényegesen csökkent. Fokozódtak a likviditási nehézségek is. A MÁV-nak több száz vállalat tartozik, és jelentős összeggel adósak a külföldi vasutak is. A vasút összes követelése év végére meghaladta a 15 milliárd forintot. Ennél lényegesen kisebb a MÁV tartozása, amelynek összege 9 milliárd forint körül alakul. Mindezek ellenére a fegyelmezett gazdálkodás eredményeként a tervezett 2,5 milliárd forint veszteséggel szemben várhatóan nem lesz veszteséges a vasút 1992. évi gazdálkodása.

Eredményesnek ítélhető a MÁV 1991. évi bér- és munkaerő-gazdálkodása. A bértömegnövekmény és létszámcsökkenés felszabaduló bére biztosította az átlagbérnövelés forrását, amelynek mértéke eléri a 38%-ot. Ez a növekedési mérték némileg meghaladja az inflációt, és ezzel sikerült elérni, hogy más ágazatokhoz képest, nyilvántartott keresetelmaradás tovább nem nőtt. A jelentős átlagbérnövekedés ellenére a bérezési gyakorlatban továbbra is jellemzőek a feszültségek, a kereseti arányok nem tükrözik a leterhelést, a szakképzettségi igényt.

A MÁV az 1991. évet foglalkoztatási feszültségekkel terhelten kezdte. Egyidejűleg jelentkezett a létszámhiány és a létszámfelesleg, bár az utóbbi egyre inkább feltűnővé vált. A teljesítmények által indokoltnál magasabb volt a havi munkaidő, és a túlóra-teljesítés. 1991-re 5%-os létszámcsökkenést és 40%-os mértékű túlóracsökkenést irányoztak elő. Ezzel szemben a létszám 6,8%-kal, 8320 fővel csökkent, és a túlmunka mértéke 54-56%-kal lett kevesebb az előző évinél.

A létszámgazdálkodásban külön is pozitívumként kell elismerni, hogy az majdnem kizárólag a természetes fogyás következménye, elbocsátásra csak néhány esetben került sor. A teljesítmények csökkenésével azonban számos területen gazdaságtalanná vált a foglalkoztatás. A termelékenység mintegy 15%-kal csökkent a bázishoz viszonyítva. Sok helyen jelentett gondot a munkával való ellátás, a munkaidő teljesítése.

A MÁV 1992. évi terve 65 millió tonna áru elfuvarozását és 176,8 millió utas elszállítását irányozza elő, amelyek az előző évinél mérsékeltebb teljesítményt jelentenek. A bevételi oldalon növekedést csak a fuvardíjak és menetdíjak növelése jelenthet, amelyek a fuvarpiaci verseny miatt nem olyan magasak, mint az előző évben. Nem növekszik az állami támogatás mértéke sem. Növekszenek viszont a felhasználásra kerülő üzem- és egyéb anyagok költségei.

A terv előirányzata szerint nagymértékben kell csökkenteni a saját kivitelezésű beruházásokat, valamint a fenntartásból felújításra kerülő munkákat. *Összehasonlító áron számolva összességében 26%-kal kell mérsékelni a beruházást, a fenntartást.* Ez jelentős feladatcsökkenést idéz elő. Olyan költségnövelő tényezőket is számba kell venni, mint a munkaadói járulék, a helyi adók, a társadalombiztosítási járulék emelése, a betegszabadság vállalati finanszírozása. A MÁV 1992-ben is szeretné elkerülni a veszteséget, így költségeit a bevételek nagyságrendjéhez kell igazítani.

A röviden vázolt tervkoncepció az elmúlt évinél is kedvezőtlenebb feltételeket biztosít a munkaerő- és bérgazdálkodás részére. *A vállalati terv 1992-ben 10%-os bértömegnövekményt és 10%-os létszámcsökkentést irányoz elő.*

A két forrás egészében nem fordítható bérfejlesztésre, mert a bevezetésre kerülő betegszabadság és a társadalombiztosítási járulék emelése — egyéb forrás hiányában — bértömeget terhelő tételként szerepel. Megvalósítható lenne 22,4%-os mértékű átlagbérnövekedés, de az előbbiekre való tekintettel csak 20%-ot terveztek átlagbér-növekedésre fordítani.

Az érdek-képviseleti szervek kívánságára — főleg a Vasutasok Szakszervezete erőteljes követelésére — *sikerült elérni az átlagbérnövelés 22%-os mértékét.* Az átlagbérek emelkedése éves szinten 19%-nál akkor sem lehet kevesebb, ha év közben foglalkoztatáspolitikai nehézségek miatt olyan intézkedésekre kerül sor (pl. kényszerszabadság, csökkentett munkaidő), amelyek csökkentik a kereseteket.

Az előirányzott 10%-os mértékű létszámcsökkentés (11 300 főt jelent) messze meghaladja a természetes fogyást. *Így mintegy 5000 vasutasnak munkaerőfelesleg miatt kényszerülnek felmondani.*

A vezérigazgatóság elképzelése szerint a tervezett bérfejlesztési lehetőség felhasználását két szempont szerint határoznák meg: *lenne egy inflációkezelő rész, amely alanyi jogon minden dolgozót megillet*ne, a nagyobb részt viszont az új alapbérrendszer fix összegeinek közelítésére használnák fel.

Az új alapbérrendszer konkrét bérigényét csak a besorolások végrehajtása és számítógépes feldolgozása után határozzák meg. Az ez évi bérgazdálkodás alapvető feladata az új bérrendszer bevezetése és alapbérének minél jobb megközelítése. A bérrendszerre történő átállás technikailag is nagy feladatot jelent a munkaügyi szervezetek részére. Jelenleg az látszik megvalósíthatónak,

(Folytatás a 2. oldalon.)

FEBRUÁR 1-JÉN LÉP HATÁLYBA

Jóváhagyták az új bértarifarendszert

Márciusban kéthavi béremelést kap a munkavállaló

Több mint egy évig tartó előkészítő munka után, 1992. január 15-én, minden érdekelt fél jóváhagyta és aláírta az új bérbesorolási és tarifarendszert, amely február 1-jén lép hatályba. Ezzel lehetővé vált, hogy az idei bérfejlesztés végrehajtása az új tarifákra való ráállásként valósuljon meg. A felemelt béreket először legkorábban a március 12-én esedékes bérekkel fizetik, de az is előfordulhat, hogy az emelt bérek különbségeit csak bérfizetések után, de legkésőbb március végéig folyósítják. A béremelések január 1-jétől esedékesek, így a márciusra kéthavi (januári és februári) béremelés illeti meg a munkavállalókat.

Nagy feladat áll a vasút munkaügyi szervei előtt, hiszen az új szabályoknak megfelelően kell szinte valamenynyi vasutas munkavállalót besorolni a 21 bérosztály valamelyik bértételébe. Nem terjed ki az új bérrendszer hatálya a művészeti tevékenység (Zenekari Főnökség) munkavállalóira, az egészségügyre, a MÁV nevelőotthonokra, óvodákra, bölcsődékre. A belkereskedelmi tevékenység (utasellátó) területén csak a mozgószolgálatot ellátó dolgozók tartoznak az új bérrendszer hatálya alá.

Nem tartozik az új bértarifa hatálya alá a vezérigazgató, a vezérigazgató-helyettes, a főosztályvezető és a vasútigazgató munkakör.

A központi irányítási feladatokat ellátó munkakörök besorolásánál az irányítás szintje, a végrehajtó szolgálatnál pedig általában a szolgálati főnökség kategóriájához kapcsolt munkaköri hierarchia.

Egyes, azonos vasúti szakképzettséget igénylő munkakörökben a tevékenység ellátásának színvonalát tükröző állami iskolai végzettség szerinti differenciálás az irányadó.

A fizetési osztályba és bértételbe sorolás feltételei a munkakör betöltéséhez előírt iskolai végzettség, szakképzettség és gyakorlati idő.

A szükséges feltételek meglétét együttesen kell vizsgálni. A bérrendszer hatálybalépésétől csak az adott munkakörre előírt feltételekkel rendelkező dolgozó állítható be.

Fizetési osztályon belül a gyakorlati idő alapján megállapított bértételnél eggyel magasabb bértételbe kell sorolni a szakirányú tudományos fokozattal, illetve második diplomával, valamint a két szakmával rendelkező dolgozót, ha munkafeladataik ellátása során megszerzett képesítésüket hasznosítják, és az a fizetési osztályba sorolásnál nem elismert körülmény.

A bérrendszer hatálybalépésétől soron kívüli rangfokozati előléptetésben részesült dolgozókat a fizetési osztályon belül eggyel magasabb bértételbe kell sorolni. E szabály csak egy rendkívüli előléptetésre alkalmazható.

A csoportvezetőket az általuk végzett munka és munkakör szakképzettségi igénye alapján kell fizetési osztályba sorolni, a szolgálati időtől függő bértételüket azonban kettővel magasabb kategóriában kell megállapítani.

Kiképzés alatt álló dolgozókat — kivéve a vállalaton belüli átképzésben és továbbképzésben részt vevőket — a kiképzés, begyakorlás idejére, az önálló munkavégzés megkezdéséig 8 általános iskolai, szakmunkás és középiskolai végzettséggel a betöltendő munkakör (melyre a kiképzés irányul) fizetési osztályánál eggyel alacsonyabb, de maximum a 8. fizetési osztályba kell sorolni.

A szakirányú egyetemi és főiskolai végzettséggel rendelkező pályakezdő szakembereket a 10-es fizetési osztály kezdő bértételébe kell sorolni a munkakör önálló ellátásának megkezdéséig.

A dolgozók fizetési osztályba sorolását — ez alapján alapbérét — az általuk ténylegesen betöltött munkakör alapján kell megállapítani. Ha a dolgozó több munkakört lát el, a fizetési osztályba sorolásnál azt a munkakört kell alapul venni, amelyben munkaidejének nagyobb részét tölti. A tartalékos munkakört ellátó dolgozót a részére helyettesítésre kijelölt legmagasabb fizetési osztályba tartozó munkakörbe kell besorolni, „állomás (vonali) tartalékos" megjelöléssel.

A dolgozót fizetési osztályba és bértételbe történő besorolásáról és alapbéréről írásban értesíteni kell.

Az alapbérük emeléséről a gyed, gyes és sorkatonai szolgálat miatt, valamint egyéb címen munkaviszonyként elismert fizetés nélküli szabadságon levő dolgozókat is értesíteni kell.

A dolgozó fizetési osztályba sorolását módosítani kell, ha a besorolás feltételei megváltoznak. *A besorolásokat minden év utolsó negyedévében felül kell vizsgálni, és szükség szerint módosítani kell.*

Az államvasúti fizikai munkakörök bérkategóriába sorolását a „Vasutas dolgozók kategória- és bérbesorolási szabályai" 1—5. kötete tartalmazza. Ennek alapján kell fizetési osztályba sorolni a fenntartási, javítási, építési, karbantartási és kisegítő tevékenységen foglalkoztatott fizikai dolgozókat. Az üzemvitellel összefüggő fizikai munkakörök fizetési osztályba sorolását általában a szolgálati főnökség csoportja alapján kell megállapítani.

A vasúti üzemvitellel közvetlenül összefüggő fizikai munkakörök fizetési osztályba sorolását az előző pontban meghatározottakon túlmenően a szolgálati főnökség kategóriája alapján kell megállapítani, kivéve, ha a munkakör tevékenysége, feladatköre jellegénél fogva független a szolgálati hely kategorizálásától.

Ezeknél a munkaköröknél további értékelési szempontok érvényesülnek, melyeket a konkrét besorolási feltételek tartalmaznak.

Szellemi foglalkozásúak besorolási szabályai

Ügyviteli munkakörök besorolása:

Ügyviteli alkalmazott I. képesítési fokozatba kell sorolni a középiskolai végzettséggel rendelkező, tevékenységük során ügyintézői feladatokat ellátó dolgozókat.

Ügyviteli alkalmazott II. képesítési fokozatba az I. fokozatba sorolás feltételeivel nem rendelkező dolgozókat kell besorolni.

Főelőadók, előadók besorolása.

Főelőadó kategóriába sorolható az a munkakör, melynek feladatkörébe a vállalat üzemviteli, műszaki, gazdasági fejlődését meghatározó — hálózati szintű, vagy az adott szervezet egészére kiterjedő — új megoldások, koncepciók kidolgozása, döntés-előkészítés, a végrehajtás elvi irányítása és ellenőrzése tartozik. *A fenti követelménynek megfelelő munkaköröket a munkáltatói jogkört gyakorló vezető jelöli ki.*

Főelőadóként kizárólag szakirányú egyetemi-főiskolai végzettséggel és 9 év gyakorlati idővel, kiemelkedő szaktudással és gyakorlati ismeretekkel rendelkező, a MÁV eredményeit tevékenységével jelentősen befolyásoló szakember sorolható.

Előadó I. kategóriába kell besorolni:

— a MÁV Vezérigazgatóságon és a Vasútigazgatóságok központjaiban a felsőfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel rendelkező munkatársakat, 6 év szakmai gyakorlat megléte esetén,

— a központi igazgatóságokon, hivatalokban, az építési főnökségeken, ipari üzemekben, valamint az I. csoportú főnökségeken:

(Folytatás a 2. oldalon.)

Útalapadó-visszatérítést követel az OSZÉB

A közlekedés területén működő szakszervezetek (közte a Vasutasok Szakszervezete), valamint a Mezőgazdasági, Erdészeti és Vízgazdálkodási Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége, továbbá az érintett munkaadói szervezetek (közte a MÁV), részvételével megalakult az Országos Szakmai Érdekegyeztető Bizottság (OSZÉB), amely az üzemanyagár-emeléssel kapcsolatos álláspontját az ÉT elé terjeszti. *A bizottság el kívánja érni, hogy az üzemanyagár körül kialakult helyzetre csak az európai gyakorlatnak megfelelő megoldás szülessen.*

Ennek lényege, hogy az üzemanyag (gázolaj, benzin) ár az európai normáknak és gyakorlatnak megfelelően kerüljön kialakításra, amely differenciált visszaigénylési rendszert tartalmaz.

A VSZ fontosnak tartja, hogy a MÁV a kötött pályás járművei által felhasznált évi 130-140 ezer tonna gázolaj árából 100 százalékban visszaigényelhesse a tonnánkénti januárban megemelt 2600 Ft útalapadót, amely során közel 400 millió forintot kapna vissza a MÁV a kifizetett üzemanyagárból. *A VSZ- és a MÁV-vezetés jogos igényét a tárca illetékesei is támogatják.*

Bízunk abban, hogy a rövidesen az OSZÉB által is szorgalmazott útalapadó visszatérítését a parlament jóváhagyja.

Az idén nagyarányú létszámcsökkentés várható

(Folytatás az 1. oldalról.)

hogy *az új bérrendszer február 1-jén lép hatályba, és az annak alapján történő bérfizetésre legkorábban március 12-én kerül sor.* A februári bérekkel megegyező béremelés már január 1-jétől lesz esedékes, így kéthavi béremelést egyszerre folyósítanak.

A bérfejlesztési kereteket a korábbi évektől eltérő módon tervezik kezelni. Minden összeget — ide értve a létszámcsökkentés bérét is — központi hatáskörbe vonják. Ennek az lesz a módja, hogy a szakszolgálatok az előirányzott létszámcsökkentés bérével — szakági átlagbérrel számolva — kombinált bértömeget kapnak. Az induló bértömegre kell rászámolni a bérfejlesztés összegét, amelyet már a tarifarendszer alapján számolnak.

A vezérigazgatóság 1992. évi munkaerő-gazdálkodási célkitűzése a MÁV 2000 című stratégiai programot veszi alapul.

Eszerint ki kell alakítani a vasút teljesítményelhez racionálisan szükséges létszámot, és a gazdaságos foglalkoztatást.

A célkitűzés megköveteli a munkaidő mennyiségi biztosítása mellet a szakképzettségi összetételnek a tényleges igényekhez való igazítását és magában foglalja az időbeli és regionális konkurencia megvalósítását.

A MÁV 1992. évi munkaerőgazdálkodási célkitűzése két feladatot tartalmaz:

— javítani kívánja a foglalkoztatás hatékonyságát, a teljesítmények előállítására fordított létszám és munkaidő ésszerű csökkentésével,

— a vasút jelenlegi létszámstruktúráját módosítani tervezi a feladatok függvényében, mind szakképzettségi, mind területi vonatkozásban. Elsősorban átcsoportosítás, át- és továbbképzés útján, valamint a központilag engedélyezett létszámfelvételek megfelelő irányításával kívánják a célt elérni.

A tervezett mértékű létszámleépítés az eddig alkalmazott módszerekkel már nem valósítható meg. A természetes létszámleépítést fel kell hogy váltsa a szervezési intézkedésekkel megalapozott, tudatos létszámcsökkentés. Csak így biztosítható a munkaerő-struktúra tervezett irányú átalakítása is. Ez egyben azt is jelenti, hogy a leépítés átlagos mértékét tevékenységi területek, szakágak között differenciáltan kell megosztani. A különbségek alapja a tervezett teljesítmény és a költségfelhasználási lehetőségek által behatárolt kapacitás lehet. *Az egyes szakágak létszámcsökkentési előírásait a következők szerint tervezik:*

üzemvitel	8,0%	3480 fő
építés, pályafennt.	14,5%	3090 fő
gépészet	10,0%	3270 fő
távközlés és bizt. ber.	8,0%	420 fő
anyaggazdálkodás	10,0%	340 fő
közgazdaság	10,0%	150 fő
munkaügy	10,0%	160 fő
ig. központ	10,0%	420 fő
Összesen, átlagosan:	10,0%	11 330 fő

A létszámcsökkentés végrehajtása az egyes szakterületek feladata. Ennek érdekében meg kell tervezniük az előirányzot teljesítmények és a rendelkezésre álló költségkeret alapján a szükséges élőmunka-ráfordítást, össze kell állítani ennek mérséklését eredményező racionalizálási intézkedések lehetséges körét.

Számba kell venniük a természetes létszámfogyást (nyugdíjazást, fluktuációt stb.), *meg kell határozni az átcsoportosítási feladatokat,* ehhez kapcsolódóan az át- és továbbképzési terveket, lehetőségeket.

Meg kell határozni az átmeneti foglalkozási feszültségek levezetésének, a dolgozók és a vállalat számára egyaránt legkedvezőbb módszereit, különös tekintettel a csökkentett (rész) munkaidőben történő foglalkoztatás és a kényszerszabadság alkalmazására.

Ki kell jelölni azokat a területeket, ahol a feladatokban, teljesítményekben bekövetkezett változások tartós munkaellátási nehézségeket okoznak, és belátható időn belül az érintett munkavállalók gazdaságos foglalkoztatása nem biztosítható, valamint az előzőekben felsorolt intézkedések sem jelentenek megoldást.

1992-ben — az elmúlt évinél szigorúbb módon — fenn kell tartani a teljes körű létszámzárlatot, *létszámfelvételre csak a belső átcsoportosítási lehetőségek kimerülése után, kizárólag tényleges létszámhiánnyal küzdő területeken, szakági engedély alapján kerülhet sor.*

A rendelkezésre álló statisztikai adatok alapján a munkaerő természetes mozgásának keretén belül mintegy 6000—6500 fő kiválásával számolhatnak. Ez magában foglalja az elmúlt évi létszámcsökkenés áthúzódó hatását, a várható nyugdíjazásokat (öregségi, rokkantsági, korkedvezményes), valamint a dolgozói kezdeményezésre történő várható munkaviszony-megszüntetéseket.

Természetes fogyással nem teljesül az előirányzott létszámleépítés, ezért a vonatkozó jogszabályokban, kollektív szerződésben meghatározott keretek között fel kell készülni a munkaviszony-megszüntetésekre is.

A vállalati munkaügyi terv célja — a felhasznált munkaerő 10%-os csökkentése — *részben a bérezési lehetőségek szélesítése, részben a foglalkoztatás hatékonyságának növelése.* Ez végrehajtható viszont a létszámcsökkentéssel arányos munkaidő-felhasználás mérséklésével is. Ennek gyakorlati megvalósítása, a túlmunka mérséklése, továbbá a részmunkaidőben történő foglalkoztatás és a kényszerszabadságolás intézményének alkalmazása.

Vállalati cél, hogy az élőmunka-ráfordítás mérséklése a létszámleépítést megelőzően a felsorolt módszerek alkalmazásával valósuljon meg. A vasúti szakképzettséggel rendelkező munkaerő elbocsátására csak végső esetben kerüljön sor.

A felsoroltakat megelőzően meg kell kísérelni az adott területen a felesleges munkaerő további belső foglalkoztatásának biztosítását át- és továbbképzés útján. Ennek fóruma a MÁV Vezérigazgatóságon és a vasútigazgatóságokon létrehozott belső munkaerő-piaci központ.

A vázolt bér- és munkaerőgazdálkodási koncepció megvalósítása két olyan, rendkívüli, évtizedek óta nem gyakorolt feladatot ró a vasút munkaügyi szerveire, amelyek sikeres megvalósítása különös figyelmet igényel. A nagymértékű létszámcsökkentés, esetenként elbocsátások, az új bérrendszerre való áttérés a Vasutasok Szakszervezetének minden szintjét — a bizalmitól a tanácsig — arra készteti, hogy tegyen meg mindent a nehézségek enyhítésére, tartsa szem előtt a munkavállalók érdekét, és megfelelő határozottsággal képviselje a munkaadók előtt.

S. J.

Jóváhagyták az új bértarifarendszert

(Folytatás az 1. oldalról.)

— a felsőfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel rendelkező munkatársakat, 3 év gyakorlati idővel,

— középfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel rendelkező munkatársakat, 6 év gyakorlati idővel,

— a II. csoportú szolgálati helyeken a középfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel, 6 év gyakorlati idővel rendelkező munkatársakat.

Előadó II. bérkategóriába kell sorolni:

A MÁV Vezérigazgatóságon és a Vasútigazgatóságok központjaiban:

— felsőfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel, 3 év gyakorlati idővel rendelkező munkatársakat,

— *középfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel, 6 év gyakorlati idővel rendelkező munkatársakat.*

A hálózati feladatokat ellátó központi igazgatóságokon, építési főnökségeken, ipari üzemekben:

— felsőfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel rendelkező munkatárs, pályakezdő szakember a munkakör önálló ellátásától kezdődően,

— középfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel, 3 év gyakorlati idővel rendelkező munkatársakat.

Nem hálózati feladatokat ellátó központi hivatalokban és az I. csoportú főnökségeken:

— felsőfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti képesítéssel rendelkező pályakezdő munkatársakat a munkakör önálló ellátásának megkezdésétől,

— középfokú állami iskolai végzettséggel és vasúti szakképesítéssel, 3 év gyakorlati idővel rendelkező munkatársakat,

— középiskolai végzettséggel és középfokú vasúti szakképesítéssel, 6 év gyakorlati idővel rendelkező munkatársakat.

II. csoportú szolgálati helyeken:

— középfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel, 3 év gyakorlati idővel rendelkező munkatársakat,

— középfokú állami iskolai végzettséggel és középfokú vasúti szakképesítéssel, 6 év gyakorlati idővel rendelkező munkatársakat.

Előadó III. bérkategóriába kell besorolni:

— A MÁV Vezérigazgatóságon és a vasútigazgatóságokon a középfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel, 3 év gyakorlati idővel rendelkező munkatársakat.

Központi igazgatóságokon, hivatalokban, építési főnökségeken és ipari üzemekben, valamint az I. és II. csoportú főnökségeken:

— középfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel rendelkező munkatársakat,

— középfokú állami iskolai végzettséggel és középfokú vasúti szakképesítéssel, 3 év gyakorlati idővel rendelkező munkatársakat.

— III—IV. csoportú állomásokon a középiskolai végzettséggel és középfokú vasúti szakképesítéssel rendelkező dolgozókat.

A MÁV Vezérigazgatóságon és vasútigazgatóságok központjaiban előadó III. bértételbe kell sorolni azokat a munkatársakat, akiknek tevékenysége csak az adott szervezetre (főosztályra, osztályra) terjed ki, a szervezet működési feltételeinek biztosításával összefüggésben. *A besorolás minimális képesítési követelménye középiskolai végzettség és felsőfokú vasúti szakképesítés 3 év gyakorlati idővel.*

A bérkategóriába történő besorolás szempontjából a középfokú állami iskolai végzettség kritériuma az érettségi bizonyítvány, felsőfokú állami (főiskolai, egyetemi) iskolai végzettségnek pedig diploma.

A gyakorlati idő figyelembevétele

Gyakorlati időként teljes egészében figyelembe kell venni a vasúti (MÁV, GYSEV, AEGV, külföldi vasutak) szolgálati időt, a vasút területén működő szakszervezeteknél és a felügyelő minisztériumnál eltöltött időt, a munkaviszonyba beszámított katonai szolgálati idejét, a gyed és gyes idejét, valamint egyéb címen, nem mérlegelési jogkörben munkaviszonyként elismert illetmény nélküli szabadság idejét.

Más bel-, illetve külföldi munkáltatónál munkaviszonyban, szövetkezeti tagsági viszonyban, társasági viszonyban, valamint egyéni vállalkozóként azonos munkakörben, azonos tevékenység ellátásában eltöltött időt teljes egészében figyelembe kell venni a gyakorlati idő megállapításánál.

Nem azonos munkakörben, illetve munkában eltöltött munkaviszony idejét a bértétel megállapításánál fele mértékben lehet figyelembe venni, 6 év MÁV szolgálati idő megszerzéséig. A 6 év MÁV szolgálati idő megszerzése után ezen dolgozónál is az első bekezdésben foglaltak szerint kell eljárni.

A gyakorlati idő tartamának megállapításakor a kezdő év teljes évnek számít, a besorolásokat a gyakorlati idő függvényében az esedékesség évének első napjával kell módosítani.

Gyakorlati időként kell figyelembe venni a felsőfokú oktatási intézmény nappali tagozatán folytatott tanulmányi időt a képzés általános idejére, a pályakezdő szakemberek kivételével a munkakör önálló ellátásának kezdetéig.

A fizetési osztályos bérrendszer egyes munkakörök betöltésének feltételéül minimális gyakorlati időt állapít meg. E feltétel előírt mértékű, betöltött vasúti szolgálati időt tartalmaz. A munkakörökhöz tartozó szakmai gyakorlati időket részletes felsorolásban a szakági függelékben kell meghatározni.

Korkedvezményre jogosító szolgálati idővel rendelkező munkatársak gyakorlati idejének meghatározása:

— nődolgozókat 12 évenként,

— férfi dolgozókat 15 évenként egy bértétellel feljebb kell sorolni.

A bérrendszer hatálybalépésekor a munkakör betöltéséhez előírt feltételekkel nem rendelkező dolgozót a munkakör fizetési osztályánál eggyel alacsonyabb fizetési osztályba kell sorolni a munkakör további ellátása mellett.

Az előírt képesítéssel nem rendelkező dolgozókat — a 45 év feletti férfiak és a 40 év feletti nők kivételével — kötelezni kell a képesítés megszerzésére.

A képesítés megszerzéséhez szükséges tanulmányokat a hatálybalépést követő két éven belül meg kell kezdeni, és az átlagos tanulmányi időn belül be kell fejezni.

A türelmi idő letelte után a dolgozót képzettségének megfelelő munkakörben kell foglalkoztatni.

A hatálybalépéskor valamennyi, a bérrendszer hatálya alá tartozó dolgozót a hatálybalépéskor érvényes alapbérrel fizetési osztályba és bértételbe kell sorolni, melyről a dolgozót besorolási értesítővel a hatályba lépést követő egy hónapon belül értesíteni kell.

Évközi módosítások

A tarifatáblázat 21. osztályt és a gyakorlati idő szerint osztályonként 14 bértételt tartalmaz. Az összes bértétel száma 294. A bérosztályok között osztályonként 10% a különbség. A legalacsonyabb 1. osztály és a legmagasabb 21. osztály között a különbség azonos gyakorlati idő esetén 6,727-szeres. A gyakorlati idő növekedése korcsoportonként 4%. Így minden osztályban a legalacsonyabb és legmagasabb bértétel között a különbség 1,665-szörös. Az 1. fizetési osztály 1. bértétele és a 21. osztály legmagasabb bértétele között a különbség több mint 11-szeres.

A felsorolt arányok szerint, ha a legalacsonyabb bértétel (1. osztály 1. bértétel) 8000 Ft, akkor a legmagasabb bértétel 89 600 Ft. Az arányok és összegek bruttó bérekre vonatkoznak. Más összegek és arányok képződnek a nettó bérek alapján, hiszen a progresszíven növekvő személyi jövedelemadó miatt a magasabb bérekből növekvő mértékű adót vonnak le. Így nettó bérek alapján számított bérarányok sokkal mérsékeltebb növekedést mutatnak. Ha a legkisebb bért 1-nek tekintjük, a legmagasabb nettó bér nem éri el ennek a hétszeresét.

A bérosztályok tartalma is sokat változott egészen a legutóbbi időkig. *Sok munkakör került magasabb osztályba az érdek-képviseleti szervek javaslatai alapján.* A Vasutasok Szakszervezetének is számos javaslata nyert elfogadást, de nem minden észrevétel kapott támogatást. Abban is egyetértés van, hogy a szabályokat és besorolásokat folyamatosan figyelemmel kell kísérni, és a tapasztalatok alapján az indokolt módosításokat év közben is el kell végezni.

Simon József

Születésnapi köszöntő

A 70. születésnapját közelmúltban ünnepelt *Feleky Pált* az MSZOSZ és az Országos Nyugdíjas Választmány vezetői is köszöntötték. A leveleket az alábbiakban közöljük.

Kedves Feleky Pál barátunk, kollégánk!

Sok szeretettel és megbecsüléssel köszöntöm hetvenedik születésnapján. Ön számunkra nemcsak megbecsült kolléga, hanem tisztességből és emberiességből is példamutató harcostársunk volt és marad. Igazságszeretete, bátorsága, nyíltsága és őszintesége mindig lenyűgözte környezetét és kiemelte a sokaságból.

Jó szívvel kívánom, hogy még sok éven át éljen egészségben, kiegyensúlyozott békességben családjával, barátaival és harcostársaival.

Tiszteletteljes barátsággal:

dr. Sándor László
alelnök

★

Kedves Feleky Pál barátunk!

Hetvenedik születésnapján őszinte tisztelettel és megbecsüléssel köszöntöm. Öröm számunkra, hogy sok évtizeden át egész tudásával a szervezett munkásság — a vasutas nyugdíjasok — érdekében munkálkodik.

Nagyra becsüljük igazságszeretetét és szilárd, megbízható, állhatatos jellemét. A vasutasok nagy családja méltán büszke Pali bácsira, mert az ő körükből került vezető tisztségre, és vált kiemelkedő egyéniséggé.

Kívánjuk, hogy még sokáig munkálkodjon jó erőben, egészségben a szervezett dolgozók, a vasutas nyugdíjasok javára.

Szívélyes üdvözlettel:

Czerván Mártonné dr.
elnök,
a Szakszervezetek Országos Nyugdíjas Választmánya
nevében

Létszámcsökkentésre készülnek az építési főnökségeknél

A VSz Építési Főnökségek és Üzemek Intéző Bizottsága testületi ülésén tanulmányozta a MÁV 1992. évi bér- és foglalkoztatáspolitikai tervét, amelylyel kapcsolatban az alábbi véleményt fogalmazták meg.

„A Közgazdasági Főosztály az Építési és Pályafenntartási Szakszolgálat beruházás-, felújítás-, fenntartásiköltség-tervezetével a szakszolgálat, ezen belül az építés teljes ellehetetlenülését eredményezi. A költségfedezet kb. 50 százalékos munkaellátottságot ígér.

A MÁV anyagi nehézségeit évek óta az építés költségkereteinek folyamatos, drasztikus csökkentésével kívánják orvosolni.

Méltánytalannak és átgondolatlannak tartjuk, hogy a tervezett létszámcsökkentés a többi szakszolgálathoz képest diszkriminatívan, 14,5 százalékban nyert meghatározást. Ezt nem tudjuk elfogadni. Ettől a ponttól számunkra a MÁV terve értelmezhetetlen, mert *nincs szinkronban a hálózati szintű, 11 330 fő leépítésével.*

A pályahálózat műszaki állapota, folyamatos romlásának konzerválása a „közlekedő vasút" teljesítményeit is determinálják. Véleményünk szerint a pályaépítés és -fenntartás ilyen arányú hátrányos helyzetbe hozatala az egész MÁV közlekedésbiztonságát, feladatellátását veszélyezteti.

Nem nagy reményeket fűzünk a tervezett privatizációhoz sem, mert tulajdonosjelöltek, és külső pályaépítési megrendelők is kevesen vannak."

(A tárgyalások eredményéről következő számunkban tájékoztatjuk olvasóinkat.)

Tragédiák a síneken

Targoncával ütközött egy személyvonat a szegedi főpályaudvaron. A szerelvény Budapestről indult, időben érkezett a vasútállomásra. Sietett viszont a sínek közt dolgozó *Földesi István.* Munkáját, az akkumulátorok rakodását a vonat közeledtére sem hagyta abba. Balszerencséjére az érkező mozdony oldalról elkapta a targoncát, és azt kezelőjével együtt a majd 5-6 méterre lévő magas feszültségű villamos vezeték tartóoszlopához repítette. *Földesi István* a belső zúzódások és vérzések következtében a kórházba szállítás után meghalt.

★

1992. január 16-án 11.35 órakor *Takács János* villanyszerelő, Szentes vasútállomás rakodóterületén kerékpárral közlekedett és elesett. Az esés következtében sérüléseket szenvedett. A mentők a szentesi kórházba szállították. Mivel állapota súlyosbodott, 1992. január 17-én reggel átszállították a szegedi klinikára, ahol aznap este sérüléseibe belehalt.

Rekonstrukció előtt a transzszibériai vasút

A szovjet közlekedési minisztérium külföldi tőke bevonásával vegyes vállalatot létesít a transzszibériai vasútvonalon történő tranzitszállítások szervizkiszolgálására.

A külföldi partnerek bevonásával megvalósítható az idén százéves transzszibériai vasútvonal rekonstrukciója is. A vasút komputerizálása révén meggyorsíthatók az Európából Ázsiába történő szállítások.

Az együttműködésnek más formája is kialakul a közeljövőben — a turizmus területén. Az utazást kedvelők Moszkvától Vlagyivosztokig utazhatnak a „Rusz" vonaton, ahol három étteremben az orosz, ukrán és grúz konyha remekeit kínálják.

MSZOSZ-MÉRLEG

Számvetés a követelések teljesítéséről

Az idén a legnagyobb terhet a munkanélküliség növekedése okozza

Az MSZOSZ 1991. novemberi kongresszusán programjában határozta meg azokat a legfontosabb követeléseket, amelyek 1992-ben a munkavállalók tömegeinek tennék lehetővé a munkavégzést, illetve a megélhetés biztonságát. A kongresszus határozott fellépésének eredményeként 1991. december 6-án és 7-én az Érdekegyeztető Tanács kétnapos ülésén tekintette át a munkavállalók legfontosabb követeléseit és kötött több területen kompromisszumos megállapodást. Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa december 9-én értékelte a tárgyalások eredményeit, és úgy ítélte meg, hogy bár több kérdésben a kormány korábbi merev álláspontjához képest elmozdulás született, számos, a munkavállalók helyzetét alapvetően meghatározó területen nem sikerült előrelépni. A további tárgyalások előmozdítása érdekében, közleményben határozta meg a legfontosabb követelményeket, melyek megerősítése érdekében december 17-re figyelmeztető sztrájkot hirdetett.

1) A figyelmeztető sztrájk követeléseinek értékelése:

Az adórendszer mérsékelje, de legalábbis ne növelje a bérből és fizetésből élők terheit.
Ezen belül:
— a legalacsonyabb keresetűek adóterheinek mérséklésére az adómentes jövedelemhatárt emeljék fel 120 000 forintra, akár annak az árán is, hogy a legmagasabb jövedelemmel rendelkezők adóterhei növekednek,
— továbbra is biztosítani kell a munkavállalók széles körét érintő munkahelyi étkeztetés és támogatás adórendszerbeli kedvezményét,
— a nyugdíjas munkavállalók adóztatásának szabályait az alacsony nyugdíjjal rendelkezők javára kell módosítani,
— mindezeknek a változtatásoknak nemcsak az adórendszeren belül, de a költségvetés kiadási oldalán jelentkező egyes tételek mérséklésével kell a fedezetét megteremteni. (Például a túlburjánzó igazgatási létszám csökkentésével, költségeinek mérséklésével.)"

Az adórendszerrel kapcsolatos követelményekről a következő megállapítást tesszük.

Az Országgyűlés, a költségvetés egyensúlyi helyzete miatt, a kormány által javasolt adótáblát fogadta el, ami a múlt évi 55 ezer Ft helyett, évi 100 ezer Ft jövedelemig biztosít adómentességet.

Az elfogadott adómentes jövedelemhatár mellett az 1992. január 1-jétől érvényes minimálbérek még nem adóznak, de ha az ÉT-partnerek a későbbiekben magasabb minimálbérben állapodnak meg (amire van ígéret) úgy az már nem lesz teljes mértékben adómentes.

Az adómentes jövedelemhatár 100 ezer Ft helyett 120 ezer Ft-ra való emelése 15 milliárd Ft adókihatást jelentett volna, amit az MSZOSZ véleménye szerint a legmagasabb jövedelemmel rendelkezők adóterheinek növelése részben ellentételezhetne.

A tárgy évi adórendszer a természetbeni étkeztetést nem, de annak pénzbeni megváltását adóztatja. Ez különösen kedvezőtlenül érinti a változó és a kihelyezett munkahelyeken foglalkoztatott dolgozókat. Ezért az MSZOSZ azt javasolta, hogy maradjon fenn az az 1991-ben érvényes szabály, miszerint havi 800 Ft-ig a pénzbeni ebédtérítés adómentes. Ennek megvalósítása 3,5 milliárd Ft adókiesést jelentett volna.

Az 1992-re elfogadott adótörvényben a nyugdíjas munkavállalók jövedelemadóztatása az MSZOSZ által kívánt pozitív irányban nem változott, sőt az alkalmazotti adókedvezmény megvonásával helyzetük rosszabbodott. (Különösen a 108 ezer és a 200 ezer Ft közötti adósávban.) Az alacsony jövedelmű nyugdíjasok helyzetét is kedvezőbbé tette volna a 120 ezer Ft-os adómentes jövedelemsáv elfogadása.

Az elfogadott költségvetés szociális, gazdasági feszültségei

Az Országgyűlés által 1992-re elfogadott költségvetés jelentős gazdasági és szociális feszültséget hordoz. A költségvetési egyensúly fokozatos megteremtésének terheit változatlanul a munkavállalók és a nyugdíjasok viselik. Az MSZOSZ véleménye szerint a gazdasági és pénzügyi folyamatokban nagy a bizonytalanság, jellemző a restriktív gazdaságpolitika, az adósságszolgálati terhek nagymértékben vonnak el forrásokat, ami a gazdasági szerkezet átalakítását erőteljesen gátolja. A költségvetésben egyidejűleg jelenik meg a pazarló gazdálkodás és a működőképességet veszélyezetető hiány.

Az 1992. évi költségvetési előirányzatok jelentős inflációgerjesztő hatást hordoznak. *Továbbra is jellemző, hogy a tárcák költségvetési előirányzatait az alkupozíció határozza meg.* Nincs objektív és közmegegyezéssel elfogadott államháztartási reform, ahol világosan tisztázott lenne az állami feladatok köre.

A közvélemény — részben a szakszervezetek — nyomására elfogadott költségvetésben a beterjeszthetthez képest bizonyos átcsoportosítások történtek: *15 milliárd Ft-tal csökkentettek egyes kiadásokat.* Például 10 milliárd Ft-tal a tartalékokat, ami tartalmában nem jelent érdemi változást, 2 milliárd Ft-tal a termelői árkiegészítést, ami inflációgerjesztő hatású. Hasonló hatású a vállalati infrastruktúra fejlesztésétől megvont 1,3 milliárd Ft támogatás is. Csak ígéret van az igazgatási kiadások év közbeni csökkentésére.

Egyidejűleg 12 milliárd Ft-tal növelték bizonyos költségvetési fejezetek kiadáselőirányzatait. Ennek azonban alig több, mint 40 százaléka jutott szociális, oktatási-kulturális célokra. Ugyanakkor növelték a honvédelem és az egyházak támogatását. Pozitív lépés viszont, hogy a bérpolitikai intézkedési tartalékból 3,2 milliárd Ft-ot elkülönítettek a pedagógusok, és a művelődési-közgyűjteményi dolgozók évközi béremelésére.

„Biztosítani kell a tisztességes megélhetést garantáló béreket.
Ennek érdekében:
— számítási, módszertani viták helyett megállapodásnak kell rögzíteni a dolgozóknak kifizetésre kerülő nettó keresetek reálértékének megőrzését,
— a megállapodás szerint 1992-re felfüggesztésre kerülő bérszabályozás a korábbi évek gyakorlatától eltérően verseny- és szektorsemleges legyen,
— az intézményi bérnövekedés ne maradjon el a gazdálkodó szféráétól.
Valódi előrelépést jelentő megállapodást kell kötni a létminimumhoz közelítő minimális bérekről, külön a kezdő szakmunkásokra és felsőfokú végzettségűekre. Az MSZOSZ ismételten megerősíti, hogy a minimálbéreket 9700 Ft-ra szükséges felemelni."

A bérkövetelésekkel kapcsolatban a következő megjegyzéseket tesszük:

Az Érdekegyeztető Tanácsban tárgyaló partnerek úgy ítélték meg, hogy 1992-ben nemzetgazdasági átlagban lehetőség van az egy keresőre jutó reálbér értékének megőrzésére. Az infláció mértéke várhatóan 20—25 százalék között alakul. Az Érdekegyeztető Tanácsban történt megállapodás szerint a versenyszférában 23 százalékos évi bruttó átlagkereset-növekedést tekinthetjük mérvadónak.

A kormány még fenntartja a beavatkozás lehetőségét

A megállapodásnak megfelelően a kormány a bérszabályozást 1992. évre felfüggesztette. (178/1991. XII. 29. korm. sz. rendelet). *A bérrendszer liberalizálása teljessé válik, a vállalkozások évi bérnövekedését nem korlátozza bérnövekményadó.* Ugyanakkor a munkáltatói és munkavállalói oldal tudomásul vette: a kormány 1992-ben még fenntartja a beavatkozási lehetőséget.

Adóköteles bérnövekményt csak abban az esetben kötelesek a vállalatok megállapítani, ha a vállalkozási szféra KSH által közzétett átlagbérnövekedése a 23 százalékot meghaladja. A kötelezettség azokra a vállalatokra terjed ki, ahol az egy fő teljes munkaidős munkavállalóra kimutatott bér 28 százalékot meghaladóan nő. Az esetleg hatályba lépő bérszabálvozás, bérnövekményadó, megfizetése alól csak azok a vállalatok mentesülnek, amelyeknél a teljes munkaidőben foglalkoztatottak átlagos statisztikai állományi létszáma a 10 főt nem haladja meg.

Az intézményi bérnövekedés mértéke 19—20 százalékosra prognosztizálható. A Magyar Köztársaság 1992. évi költségvetéséről szóló törvény a központi költségvetés tartalékelőirányzatai című fejezetben az oktatási ágazatban dolgozók, valamint a művészeti, közművelődési és közgyűjteményi dolgozók 1992. szeptember 1. napjától kötelező központi bérfejlesztésére és a kapcsolódó járulékokra céltartalékként 3 210 millió forintot jelölt meg. Az egyéb költségvetési szervek évközi béremelésére 3 790 millió forint tartalékot különített el.

Az intézményi és a gazdálkodói szféra bérnövelésének viszonya jelenleg még nem állapítható meg. A gazdálkodó szféra javasolt 23 százalékos átlagbér-növekedésének megvalósulására jelenleg nincs garancia. A tényleges bérnövekedést csak a középszintű bértárgyalások eredményeinek ismeretében lehet értékelni.

A minimális béreknek és a létminimumnak a közelítését nem sikerült megvalósítani. A minimális bérnek 8000 forintra történő emelése a reálérték megőrzését sem tette lehetővé. *Az általunk igényelt 9700 forintos minimálbér elérésére nem volt lehetőség,* a jelenleginél jobb pozíció elfogadtatását a munkaadói oldal ellenállásán túlmenően egyes konföderációk magatartása is lehetetlenné tette.

A minimális bérek emelésével kapcsolatos tárgyalások tapasztalatai arra utalnak, hogy a bértárgyalások alkalmával a munkaadók erős ellenállást fognak tanúsítani. Erre figyelmeztet továbbá, hogy igen alacsony, 13 százalékos mértékben lett megállapítva az átlagkereset emelésének ajánlott minimális mértéke.

A kongresszusi követelés alapján is igényeltük, hogy minimális bértétel kerüljön megállapításra a kezdő szakmunkásokra és felsőfokú végzettségűekre. Az érdekegyeztető tárgyalásokon a munkaadói oldal elutasító magatartása miatt ezt az igényünket nem lehetett érvényesíteni.

„Erőfeszítéseket kell tenni a munkanélküliség növekedésének mérséklésére, és megfelelően gondoskodni a munkanélkülivé válókról.
Ennek érdekében:
— a munkahelyek ésszerű védelmére vonatkozó intézkedések kidolgozására — a szakszervezetek, a kormány és a munkáltatók részvételével — létrejövő bizottság közös állásfoglalásait megelőzően ne szülessenek az érintett területeken munkahely leépítésre vonatkozó döntések,
— a költségvetés növelje a munkahelyteremtésre fordított kiadásait,
— biztosítani kell a munkanélkülivé válók legalább 1991. évi szintű ellátását:
— a végkielégítés ne késleltesse a munkanélküli-járadék folyósítását,
— ne csökkenjen a munkanélküli-járadék folyósítási ideje és mértéke,
— a munkanélküli-járadék legkisebb összege érje el a mindenkori minimálbér 75 százalékát,
— a költségvetés vállaljon nagyobb szerepet a munkanélküliek ellátásának finanszírozásában."

A munkanélküliséggel kapcsolatban a következő megállapításokat tesszük:

Munkahelyteremtő és -védő intézkedések.

Át kell dolgozni az új munkahelyek létrehozásának támogatási és ösztönzési rendszerét úgy, hogy társadalmilag hasznos — nem feltétlen nyereségorientált —, de üzemelés esetén támogatást nem igénylő új munkahelyek jöjjenek létre, vagy teremtődjön meg annak a lehetősége, hogy belátható időn belül új munkahelyek létesüljenek.

A munkahelyteremtés mellett a hangsúlyt a munkalehetőségek elvesztésének megelőzésére kell helyezni a még munkában állók átképzésével, a munkaerő-leépítés költségeinek közgazdasági eszközökkel történő megdrágításával, a kötelező végkielégítés kifizetésével. Miután a munkanélküli-ellátás időbeni eltolódását csak az MT-ben meghatározott értékek befolyásolják, javasoljuk, hogy az ágazati, illetve munkahelyi kollektív szerződésekben ennél nagyobb mértékben állapodjanak meg.

A költségvetésből több pénzt fordítani a munkahelyteremtésre

A külföldiek Magyarországon való foglalkoztatásának létszámra vonatkozó előírásán kívül szabályozni kell, hogy külföldi munkavállalót foglalkoztatni az adott szakma átlagbére alatt nem szabad.

A középszintű és munkahelyi kollektív tárgyalások során meg kell teremteni a jogi garanciáját a túlórák drasztikus leépítésének, az egészségre ártalmas munkahelyeken a részmunkaidő alkalmazásának, illetve a teljes munkaidőre való visszatérésre, ha annak piaci és gazdasági feltételei megteremtődnek.

Nem tudjuk elfogadni a nyugdíjkorhatár emelését (sem a nők, sem a férfiak esetében) *addig, amíg a munkaerő keresleti-kínálati aránya nem javul. Ez előreláthatóan minimum 5 év.*

A hátrányos helyzetű munkavállalók támogatásával (megváltozott munkaképességűek, fogyatékosok stb.) elő kell segíteni munkaerőpiaci pozícióinak javítását, munkába állásuk esélynövelését.

A munkáltatók ösztönzésével fokozni kell az ezen rétegek számára alkalmas munkahelyek létrehozását, bővítését.

A költségvetés növelje a munkahelyteremtésre fordított kiadásait:

A privatizációból származó bevételek egy, az érdekegyeztetés rendszerében meghatározott minimális 15 százalékos részét új munkahelyek teremtésére kell fordítani.

Privatizációs bevételek:
1990-ben tény 500 e. Ft.
1991-ben tervezett 40—50 md. Ft (I. f.év tény 15 md Ft) várható 30 md. Ft.
Munkahelyteremtésre felhasználva: 0 md. Ft.
1992. évben tervezett bevétel: 40—50 md. Ft.

Biztosítani kell a munkanélkülivé válók legalább 1991. évi szintű ellátását.

Fenntartva az 1991. IV. törvény módosításának előkészületei során kinyilvánított véleményünket, kezdeményeznünk kell az új foglalkoztatási törvény azon pontjainak korrekcióit, amelyek a munka nélkül maradókra negatívan hatnak.

A munkanélküli-járadékalap emelése 75 százalék és 60 százalékban realizálandó.

A munkanélküli-járadék alsó és felső határának módosítása:

Alsó határ esetében „...a megállapításakori minimális bér..." helyett a mindenkori minimális bér legyen, a felső határ esetében ennek a háromszorosa kerüljön megállapításra.

A meghatározott — 180 napos — járulékfizetési idő II. szakaszának mértékét 360 napra kell növelni.

27. § (5) pontját szükségesnek tartjuk törölni. A végkielégítést eredeti céljára — és nem a munkanélküli-ellátás pótlására — kell használni. A költségvetés vállaljon nagyobb szerepet a munkanélküliek ellátásának finanszírozásában:

Továbbra is kezdeményezzük, hogy a költségvetés legalább a munkavállalók által befizetett (1 százalék) járulék mértékének megfelelő összeggel járuljon hozzá a munkanélküliek ellátásához.

A munkaerő-kínálat mérséklése érdekében megfogalmazott követelések közül:

Nyugdíjkorhatár emelésre 1992-ben nem kerül sor. Ugyanakkor országgyűlési határozat van arra, hogy (tiltakozásunk ellenére) 1993-ban ki kell dolgozni és a parlament elé kell terjeszteni az 1993-tól bevezetni kívánt női korhatáremelés törvénytervezetét. *Ennek hatása a foglalkoztatásra negatív. Kb. 65 ezer fő tovább dolgozik, tehát ennyivel csökkenti a munkaerő-keresletet.* A költségvetés számára viszont többmilliárdos megtakarítást jelent.

A korkedvezményes nyugdíj bővítésére vonatkozó igények elbírálása, egyeztetése folyamatban van. Kezdeményeztük, de sem a kormány, sem a munkaadók nem partnerek abban, hogy csökkenteni kell a heti munkaidőt 38 órára, az egészségre ártalmas, a folyamatos munkát igénylő munkahelyeken 34 órára. Ez az intézkedés (az egészségre ártalmas, valamint a folyamatos munkahelyen dolgozókra) 750 ezer főt érint. A 36 óráról 34 órára való heti munkaidő csökkenés 44 232 munkahely fenntartását vagy ennyi létesítését jelenti.

A további 1 564 056 fő létszámnál a heti 40 óráról 38 órára történő átállás 79 153 fő részére biztosít vagy tart meg munkahelyet. Ezen intézkedés a fizetések változatlanul hagyása mellett képzelhető el, és összesen 123 385 munkahelykínálatot jelent, ami a jelenlegi bejelentett álláskínálatot nyolcszorosára növelné.

Folyamatosan mérsékelni kell az éves munkaidőalapot a szabadságnapok, a fizetett ünnepek számának növelésével, a túlmunkák, túlórák szigorú korlátozásával.

Garanciát a privatizációba való beleszólási lehetőségre

„Meg kell erősíteni a dolgozók privatizációba történő beleszólásának garanciáit.
A privatizálás során a munkavállalók térítés nélkül válhassanak tulajdonosaivá a vállalat jóléti, szociális létesítményeinek, vagyontárgyainak."

A munkavállalók ingyenes munkájából és a visszahagyott nyereségrészesedésből létrehozott jóléti és szociális vagyon célvagyon jellegű. Ennek sorsáról csak a vállalati kollektíva dönthet (egyetértési jog). Lehetőséget kell adni ezek ingyenes dolgozói részvény formájában való juttatáshoz, illetve kedvezményes hitelkonstrukció keretén belüli tulajdonhozjutás. Ennek jelenleg nincsenek meg a megfelelő és rendezett lehetőségei.

2./ A kongresszusi programban meghirdetett követelések értékelése.

„A foglalkoztatáspolitika eszközrendszere és forrásai a regionális és ágazati válsággócok megszüntetésének és a feszültségek mérsékelésének lehetséges módozatai."

Az MSZOSZ tagszakszervezetei, alapszervezetek és a megyei képviseletekkel közösen és helyi szinten is komoly erőfeszítéseket tettünk a munkanélküliség növekedési ütemének csökkentésére, az ellátások biztosítására. Hatást gyakoroltunk az intézményrendszeri hálózat kialakítására, munkájuk tartalmasabbá tételére. Az erőfeszítések eredményeként *sikerült megakadályozni néhány iparágban, ágazatban a tömeges létszámleépítést, továbbá folyamatban van kormányszinten a kiemelten hátrányos térségek válságkezelő programjának kidolgozása.* Javult a pályakezdő munkanélküliek ellátási lehetősége.

Az elért eredmények nincsenek összhangban erőfeszítéseinkkel az ismert kormányzati magatartás és a minket ért politikai támadások miatt. *Ezért továbbra sem fogadjuk el tartós élethelyzetnek a munkanélküliséget.* Alapvető feladatnak a tartós munkanélküliség kialakulását gátló és mind teljesebb foglalkozást biztosító gazdasági és társadalompolitikai célok elérését tekintjük. Az államnak tehát olyan gazdaságpolitikát kell folytatnia, amelyben az új munkahelyek teremtése, a munkanélküli rétegek foglalkoztatása lehetővé válik, illetve megfelelő ellátást biztosít az érintettek számára.

A szakszervezetek véleménye szerint a foglalkoztatási törvény nem helyettesíti azt az átfogó foglalkoztatáspolitikai koncepciót, amelyet a kormánynak — társadalmi konszenzuson keresztül — kell kialakítani. Ezért továbbra is szorgalmaznunk kell:

— *egy átfogó foglalkoztatáspolitikai koncepció elkészítését,*

— a szociális törvény megalkotását,

— a költségvetés vállaljon nagyobb szerepet a munkanélküliek ellátásának finanszírozásában.

„A megélhetési gondok mérsékelésének lehetőségei, bérek, infláció, adórendszer összefüggései."

A kongresszusi követelésekkel kapcsolatos megállapítások:

Az adórendszer fő jellemzője, hogy a munkavállalók és a nyugdíjasok terheit növeli, jövedelempozícióikat rontja. Adófizetésük nem arányos teherviselő képességükkel. A bérnövekedés adóterhei tovább nőnek

(Folytatás a 4. oldalon.)

Számvetés a követelések teljesítéséről

(Folytatás a 3. oldalról.)

Tovább rontja a munkavállalók és a nyugdíjasok helyzetét, hogy a szociális jövedelmek (juttatások) jelentős része adóköteles. A gyes és az ösztöndíj úgy adózik, mint a nyugdíj, azaz önmagában adómentes.

A munkáltatók és az érdekvédelmi szervek által nyújtott segélyek és egyes természetbeni juttatások (kivéve a temetési segélyt), követelésünk ellenére teljes mértékben adókötelesek. Nem sikerült elérni a munkahelyi üdültetés részleges adómentességét.

Antiinflációs gazdaságpolitikával korlátozni az árak emelését

Az érdekvédelmi szervezetek (nem utolsósorban az MSZOSZ) követeléseit elfogadva a parlament az adóalapból levonható gyermekkedvezmény mértékét a gyermekenkénti havi 1000 Ft-ról 1300 Ft-ra emelte fel, s így a kedvezmény mértéke lépést tart az inflációval. Pozitívum továbbá, hogy a kedvezményt minden családi pótlékra jogosult gyermek után megadják.

A különleges munkavégzés után járó pótlékok adómentessé tételében nem sikerült előrelépni:

Az érdekegyeztető felek között egyetértés alakult ki abban, hogy közös állásfoglalással is segítik a láthatatlan jövedelmek fokozott adó alá vonására irányuló kormányzati törekvéseket.

Az MSZOSZ kongresszusi programjában kimondta, hogy *„A munkavállalók alapvető érdeke, hogy reálbér-pozíciójuk minél kisebb infláció mellett valósuljon meg. Ennek érdekében a kormány valóban antiinflációs kínálatbővítő gazdaságpolitikát folytasson, s a verseny feltételeinek javításával korlátozza az árak emelkedését."*

A kormány illetve a parlament által jóváhagyott ez évi árelőirányzatok 20—25 százalékos fogyasztói árszínvonal-növekedést jelezték. Ez mértékében ugyan kisebb a múlt évinél, de 1350 milliárd Ft folyóáras fogyasztási alapra vetítve, az áremelés alsó határa is 270 milliárd Ft többletkiadást okoz a lakosságnak. Radikálisan (40,2 milliárd Ft-ról 17,5 milliárd Ft-ra) leépülnek a fogyasztói árkiegészítések és az adómértékek emelkedése miatt 42 milliárd forinttal növekszik a fogyasztási adó. Ugyanakkor az alapvető javak és szolgáltatások „0" kulcsos általános forgalmi adója ez évben még érvényben marad.

Annak érdekében, hogy az alacsony jövedelműek elnyomorodása és a közepes jövedelműek tömeges elszegényedése ne folytatódjon, *a kormánynak határozottabb lépéseket kellene tennie az infláció keretek között tartása érdekében. Ezért:*

— az energiahordozók körében (villamosenergia, benzin, távhő- és távmelegvízszolgáltatás stb.) az év folyamán további áremelésekre ne kerüljön sor. Erre alapot ad az energiahordozók világpiaci árának tartós csökkenése.

A gyógyszer fogyasztói árak emelésének kihatását a társadalombiztosítás vállalja át.

A kormány az ÉT keretében szervezze meg az áremelési szándék bejelentési kötelezettségét és tripartit rendszerű ellenőrzését.

„A privatizáció koncepcionális és törvényi szabályozást igénylő kérdései."

Az MSZOSZ támogatja és fontosnak tartja a gazdaság teljesítőképességének növekedését eredményező privatizációt, a munkavállalókat érintő jogosítványok (társadalmi kontroll) érvényesülése mellett. Ezek érdekében törvényi tervezet készült, melyben meghatározták a privatizációs stratégia, az átalakulás, átalakítás egész rendszerét, tulajdonosi formáit, ütemét, korlátait, módozatait és az érdekeltek jogait, feltételeit.

Szükségesnek tartjuk az állam tartós vállalkozói vagyonát kezelő (Állami Tulajdonosi Rt.), valamint az Állami Vagyonügynökség ellenőrzését biztosító rendelkezések törvényszintű rendezését, melyben a szakszervezeteknek is szerepet kell juttatni.

Az állami vagyon 20—22 százalékának állami tulajdonban működtetett körét a három érintett oldalnak az ÉT-n előzetesen egyeztetni kell. Erre megállapodás is született.

Hiányoljuk azonban a demonopolizáció és a decentralizáció nem kellő hangsúlyát a kormányi álláspont szerint.

Az érdekképviseletek nem értenek egyet a privatizációs tulajdonossá válás egyes korlátozásaival:

— a megszerezhető tulajdon mértékével (10 százaléka lehet állami vagyonnak dolgozói részvény);

— az ingyenes, kedvezményes részvény-, illetve vagyonjegykedvezmények adóztatása (kettős adóztatás).

A dolgozói tulajdonszerzéshez adott kamatkedvezmények szűkítése és megadóztatása diszkriminatív, csak az újonnan alakított rt.-nél és ha alapítói vagyont növel az rt.

Az aktív dolgozók tulajdonszerzésének egyenlő esélyét az MRP-program keretén belül, törvényi garancia mellett biztosítani kell. A privatizációs bevételek 15 százalékára megállapodás történt, mely szerint ezt beruházás bővítésére kell fordítani. Azonban ezen összegek nagysága még közel sem ismert, 100—150 md Ft is lehet. A fennmaradó összeget a kormány a költségvetési hiány csökkentésére kívánja fordítani, az 1992-ben tervezett 20 md Ft-tal szemben, mely elfogadhatatlan, inflációgerjesztő hatású.

Törvényi szinten rendezték az érdekképviseleti véleményének figyelembevételét (igazgatósági, felügyelő bizottság tagjainak kiválasztásában, pályázatok alapján), beleszólási jogát (foglalkoztatási terv) a privatizációba.

Javítani a szociális biztonságot

„A szociális biztonság javításának lehetőségei, a társadalombiztosítás és az állami szociálpolitika feladatai."

A szociális biztonság kérdéseiben a következő megállapításokat tesszük.

1991-ben az állam előkészítette a szociális törvényre vonatkozó javaslatát. A szakértői vitáján elfogadták azt a javaslatot, hogy a tervezetet át kell dolgozni és 1992 első negyedévében az ÉT álláspontjának figyelembevételével kell az Országgyűlés elé terjeszteni.

Az Országgyűlés elfogadta a társadalombiztosítás önkormányzati irányításának szükségességét. Két, elkülönülő — egészség- és nyugdíj-biztosítási — önkormányzatot hozott létre 1993. január 1-jétől. A nyugdíjbiztosításban 60—40 százalékos, az egészségbiztosításban 50—50 százalékos munkavállalói-munkaadói képviseleti arányt kell megvalósítani.

1992-ben illetve az önkormányzatok első közgyűléséig 10-10 fős felügyelő bizottságokat kell létrehozni. Tagjaik közül 2-2 főt választ az ÉV javaslata alapján az Országgyűlés. Nem rendezett a felügyelő bizottságok és az ÉT kapcsolata, hatásköre, együttműködése a társadalombiztosítás alapvető kérdéseiben.

A társadalombiztosítási ellátások értékállóságát szolgálja, hogy az 1975. évi II. tv. módosítására javaslatot tesz a nettó nominálbér-követő évenkénti nyugdíjemelés elveire. *A betegségi ellátások értékmegőzését általában negatívan érintik a betegszabadságra vonatkozó járulékszabályok.* Az üzemegészségügyi ellátás feladataira, értékeinek megőrzésére, a nemzetközi kötelezettségek teljesítésére 1992 első félévében új átfogó jogszabály készül.

1992-ben a munkavállalók helyzete — a megkötött kompromisszumos megállapodások ellenére — sem fog javulni, sőt a munkanélküliség növekedésével, az adóterhek szorításával egyre többen kerülnek a leszakadtak sorsára. Az elfogadott költségvetés kétségtelen legfontosabb pozitívuma, hogy a kormányzat hosszú évek óta először számol azzal, hogy a reálbérek nem csökkennek és garanciát vállal a nyugdíjak értékmegőrzésére is. Hogy ezt a gazdaság teljesíteni is tudja, ahhoz az év során olyan gazdaságélénkítő intézkedésekre van szükség, mint új munkahelyek létrehozása, az inflációs nyomás tudatos fékezése, a forint értékállóságának megőrzése stb.

A szakszervezetek elsősorban az ágazati kollektív szerződésen keresztül lesznek képesek hatékonyan közreműködni a területükön dolgozók élet- és munkakörülményeinek stabilizálásában. A deregulációs folyamat, valamint a központi bérszabályozás felfüggesztése megnyitja a lehetőséget a munkavállalók és a munkáltatók közötti szabad megállapodások létrejöttéhez.

A központilag indukált inflációs nyomás — az ártámogatások korábbi nagymértékű leépítésének következtében — *1992-ben erősödni fog.* Emellett a költségvetés a várható növekvő költségvetési hiány miatt könnyen fog nyúlni a központi áremelésekhez, (a fogyasztási adó kiterjesztéséhez, a meglévők emeléséhez), illetve a forint leértékeléséhez. Ezeknek az intézkedéseknek az egész árstruktúrájában tovagyűrűző hatása lesz.

A szociális ellátás csökkentésének veszélyei mind az üzemen belül, mind az üzemen kívül növekedni fognak.

Az üzemen belüli ellátás színvonala szorosan összefügg a jövedelemtermelő képességgel, amely várhatóan 1992-ben sem fog javulni, illetve a privatizációval, amely feltehetően erősen megnyirbálja azt. Az üzemen kívüli szociális ellátásnál az eddigi tárgyalások eredményeként lehet elkönyvelni, hogy a nyugdíjkorhatár egyelőre nem emelkedik, és az ellátás színvonala a nominál értéken várhatóan nem csökken. Ugyanakkor a társadalombiztosítási rendszer átalakításával a munkavállalók egészségügyi ellátása nagyfokú bizonytalanságnak lesz kitéve.

A legnagyobb terhet a munkanélküliség növekedése fogja jelenteni 1992-ben. A munkából kiszorulók számának növekedése mellett kiemelt gondot jelent, hogy egyre kevesebben tudnak visszajutni a munkába, egyre több ember számára lesz tartós élethelyzet a munkanélküliség. E tendencia megfordítása az egyik legfontosabb feladat.

— Ha pár évig kibírja, utána sokkal jobban érzi majd magát

(Szenkovits Viktor rajza)

Szakszervezeti tennivalók

Milyen lesz a munkavállalók foglalkoztatása és megélhetése?

Az 1991. december 17-i figyelmeztető sztrájkot, majd az egyeztető tárgyalásokat követően a parlament meghozta a munkavállalói létet alapvetően meghatározó adó-, költségvetési, foglalkoztatási törvényeket. Ezek alapján összegezhetők a legfontosabb tényezők, és nagy valószínűséggel előrejelezhető a bérből és fizetésből, nyugdíjból élők 1992. évi helyzete.

Bár a kormányzat nemzetgazdasági átlagban vállalta a nettó reálbérek megőrzését, a részletdöntések mindezt nem támasztják alá. Az infláció mértékéhez igazodó bruttó béralakulás esélye lényegében csak a jobb pozícióban lévő ágazatoknál, szakmáknál, alágazatoknál lehetséges, hiszen a költségvetés területén a prognózisok 19-20 százalékos béremelést valószínűsítenek.

A minimális bér a munkaadók elutasító magatartása, valamint több szakszervezeti konföderáció elbizonytalanodó magatartása miatt csak 8000 forintra emelkedett, lényegesen elmarad a megélhetési minimumtól.

A nyugdíjak növekedésénél évi átlagban várhatóan teljesül a korábbi ígéret, hogy a nettó bérnövekedés mértékéhez igazodik a nyugdíjemelkedés.

Az adórendszerrel kapcsolatos törvények, ha most kismértékben is, de tovább növelik a munkavállalók terheit. Másrészt a személyijövedelemadó-rendszerben bekövetkezett változások egy második ütemű minimális béremelés esetén azt a minimális bért is adóztatják, amely egyébként lényegesen kisebb a megélhetési minimumnál.

A kedvezmények megvonása (alkalmazotti, étkeztetés pénzbeni megváltása) elsősorban az alacsonyabb jövedelmi kategóriákban, valamint a munkát vállaló nyugdíjasoknak jelent komolyabb visszalépést.

Mindezek alapján a jelenlegi árindex-számítási metodika szerint is kétséges, hogy a kormány 1991. XII. 6—7-én tett ígéretének eleget tud-e tenni. Külön gondot okoz, hogy az árstatisztikákban nem jelennek meg olyan lényeges lakossági terhek, mint a helyi adók, a biztosítási díjak, az illetékek, a vámok, a szolidaritási járulék, az autósúlyadó, a tv-díj esetenként drasztikus növekedése.

A foglalkoztatással kapcsolatosan az aggodalmaink az év végihez képest is növekedtek, hiszen több jel mutat arra, hogy a gazdaság állapotára vonatkozó előrejelzések túl optimisták voltak, és a munkanélküliség növekedése ez évben is meghaladja azt a szintet, amivel a kormányzat számol. *Ennek ellenére az elfogadott költségvetésben a munkahelyteremtésre, a munkahelyvédelemre fordított összeg lényegesen nem változott.* A munka nélkül maradók ellátásának színvonala a tavalyi szint alatt marad. A munkanélkülijáradék-fizetési idő letelte után ellátatlanul maradók helyzete megoldatlan.

Az ÉT-n, az egyeztető tárgyalásokon felvetett javaslataink: (a munkahelyek védelme, értelmes magyar iparvédelem, mezőgazdaság-védelem, a stratégiailag fontos, jövedelmezővé tehető gazdálkodóegységek talpra állítása, ágazati és regionális válsággócok kezelése), kezdenek beépülni a kormány gazdaságpolitikai gondolkodásába, s lényegében a bányászattal kapcsolatos viták pozitív lezárása is kedvező kezdeti jelnek tekinthető.

A privatizációval kapcsolatosan a munkavállalói beleszólás intézményesített lehetőségei lépésről lépésre bővültek. Mára valósággá vált, hogy a privatizációs bevétel 15 százaléka ellenőrizhető módon munkahelyteremtésre lesz felhasználva, a szociális tulajdonosok sorsának alakításában az érdekvédelmi szervek egyetértési jogot kapnak.

Az eddigiekben tárgyalt témák közül vannak visszafordíthatatlanok. Nem lehet reálisan azzal számolni, hogy év közben meg lehet változtatni az adótörvényeket, a költségvetést, az infláció alakulására sincs érdemi hatásunk. *A szakszervezetek mozgástere tehát korlátozott.* Ilyen körülmények között két irányban tehetünk kezdeményezéseket. Először az érdekvédelemben. A tarifális bérmegállapodásokra, s ahol van lehetőség, kollektív keretszerződések megkötésére kell összpontosítani. Ezen keresztül segíteni a vállalati kollektív szerződések megkötését, különös tekintettel a bérmegállapodásokra, s ezenkívül az átalakulások, a privatizáció, a létszámleépítések befolyásolására.

A szövetség szintjén az ezekre történő felkészítés és a tárgyalások lefolytatásának igény szerinti segítése a feladat. *Emellett országosan reális lehetőség látszik a foglalkoztatási törvény megváltoztatására, az aktív foglalkoztatáspolitika befolyásolására, a regionális és ágazati válságok kezelésére.*

A területen a szakszervezeti tagokat személyesen, közvetlenül érintő akciók, a helyi konfliktusok tárgyalásos megoldása kerüljön a középpontba.

A szervezeti teendők is felértékelődnek, sőt az érdekvédelmi feladatok megvalósítása szempontjából elengedhetetlen feltétel, hogy többszöri — többnyire szárnyszegett — próbálkozás után a szervezetek a tagok aktivitását igényelve, alapos elemzést végezzenek el a helyzet megítéléséről, és arról, hogy milyen konkrét tennivalók szükségesek, és ebben konkrétan ki, mit vállal.

Csak e vélemények, a konkrét tenni akarás pontosabb ismeretében válaszolható meg megnyugtatóan a jövő tevékenységének pontos tartalma és formája. E munka ezer szállal kapcsolódik az 1992. évi különböző választásokhoz, lényegében a kampány tartalmi irányultságát jelenti.

Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége

Miért a kalauz kockáztasson?

Tatabányán csak átmeneti utascsökkenésre számítanak

A februári jegyáremelés valószínűleg újabb súlyos terhet ró a megyeszékhely lakosainak vállára, hiszen közülük sokan a munkahelyükre utaznak nap mint nap. Arra még sokan emlékeznek, amikor Budapestig a retúrjegy harminchat forintba került. Februártól már háromszáz is kevés lesz.

— Nem félnek, hogy az ismételt áremelés elriasztja az embereket a vasúttól? — kérdezem *Farkas Ferencnét*, Tatabánya kereskedelmi állomásfőnök-helyettesét.

— A tavaly februári áremelés hatásaként 30-40 százalékos utasszámcsökkenésre számítottunk, végül is nem lett több 15-20 százaléknál. *Várhatóan most is visszaesik majd a forgalom*, de remélhetőleg, megint csak átmenetileg, hiszen drágult a benzin, a gázolaj, ezzel együtt a közúti közlekedés is. És, hát végül, akinek utaznia kell, annak nincs más választása, mint megvenni a jegyet akármennyibe kerül is.

— A vasút vezetése a magas árakért „cserébe" hosszabb menetidőket és kevesebb komfortot ígér. Tatabánya a saját lehetőségei szerint át tud-e lépni önmaga, vagyis a vasút árnyékán?

— *Felkészültünk minden rosszra, mert a több pénzért kevesebb szolgáltatás bizonyára kivívja majd az utazóközönség haragját, legalábbis ellenszenvét.* E téren annyit tehetünk, hogy a háborgókkal szemben maximális türelmet, megértést, mondjam azt: diplomatikus megalázkodást tanúsítunk. A helyből induló vonatoknál pedig az eddiginél is nagyobb hangsúlyt fektetünk a tisztaságra.

— Eddig is sok volt a bliccelő, februártól feltételezhetően még több lesz, valószínűleg a fellépésük is agresszívabbá válik. Velük szemben nem a főnök áll, hanem a jegyvizsgáló...

— A díjszabás ugyan meghatározza a potyázókkal szemben követendő eljárást, de tudomásul kell venni, hogy minden jegyvizsgáló mellett nem állhat rendőr. Mi oktatásokon nem hivatalosan figyelmeztetjük dolgozóinkat, ha tartani kell a vita elmérgesedésétől, hagyják ott az illetőt, vagy az illetőket. *Pár száz forintnyi bevétel nem ér annyit, hogy a jegyvizsgálót jól megverjék, vagy — mert erre is volt már példa — kidobják a robogó vonatból.*

— Talán ejthetnénk néhány mondatot a teherforgalomról is...

— Ezelőtt két-három éve még 300-400 vagon volt a havi feladás, tavaly legfeljebb 15-18 kocsi. A nagy súlyú, tömegárut feladó vállalatok közül csaknem mindegyik kft.-vé szerveződött, ami náluk áruként jelentkezik, az teherautón is elfér. Az átalakulását élő Füszért zömében ugyancsak kamiont vesz igénybe. Már be is jelentették, hogy az egyik darabszámláló raktárnokunkra a továbbiakban nem tartanak igényt. *Az áruforgalom csökkenése természetesen kihat a létszámgazdálkodásra is, kihasználatlanságuk miatt a közelmúltban raktárnokokat kényszerültünk átképezni jegyvizsgálókká, hogy ne kelljen őket elküldeni.*

— A személy- és teherforgalomból származó „profit" fedezi-e Tatabánya üzemeltetési költségeit? — kérdezem *Varga Rezső* állomásfőnököt.

— Tatabányán emberemlékezet óta mindig a személyforgalom volt a nagyobb. Jellemző, hogy a személyfuvarozásból eredő bevételek most is meghaladják az egykori üzemfőnökség területén lévő állomások együttes bevételét. Ha azonban egyenleget kellene állítanom, akkor csak azt mondhatnám, hogy a bevételoldal csupán megközelíti az üzemeltetés kiadásait, de sajnos nem éri el.

(Thorday)

A Keleti „örökös" lakója

Margit néni dacol a téllel

Ha lenne magyar Guinnes rekordok könyve, akkor abban Petruska Margitnak biztos volna a helye. A hatvanhat éves özvegyasszony immár a második telet tölti isten szabad ege alatt, a Keleti pályaudvar falának tövében, a Baross téri oldalon, a vöröskeresztes iroda szomszédságában.

A tavalyi csövesrazzia idején már egyszer találkoztunk vele, sőt a kilakoltatásáról szóló riportunkban is megszólaltattuk. Annak idején neki is jobb dolga volt, hiszen a fűtött váróban aludhatott. Azóta viszont nagyot változott a világ, hiszen a rendészek már nem olyan elnézőek.

— *A járőröző rendőrök többször megsajnáltak. Legutóbb is, amikor esett a hó és nagyon hideg volt, beköltöztettek a Keletibe. De pár óra múlva már megint kint találtam magam, mert a vasúti rendészek kiraktak cókmókostól.*

— Mi személy szerint nagyon sajnáljuk Margit nénit, de nem tehetünk kivételt — mondja *Salga László*, amikor szóba kerül a Keleti „örökös" lakója. — Gondoljon bele, ha egynek megengednénk, akkor milyen alapon tiltanánk ki a többi szerencsétlent.

A rendészek azt is elmondják, hogy Margitkának esze ágában sincs menhelyre menni. A VIII. kerületi rendőrkapitány Demszky főpolgármestert is megkereste, hogy *Petruska Margit* szükséglakáshoz jusson. A Vöröskereszt is felajánlotta neki, hogy menjen átmeneti szállásra, de az öregasszony hallani sem akar róla.

— *Két éve halt meg Vaskúton az élettársam a lányai elzavartak, kizártak a házból, pedig azt végrendeletileg rám hagyta. Ekkor felültem a vonatra, ~~és ide jöttem a~~ Keletibe*

Hogy miért pont ide? Ezzel kapcsolatban Margit néni a következőket meséli.

— Innen jól látom a Thököly út 19-et, ott is van egy lakásom, amit az unokatestvérem, aki Amerikában élt, az én nevemre vett. 1967-ben megölték szegényt, azok, akik most a lakásban élnek. De én nem nyugszom addig, amíg a jussom vissza nem szerzem.

A rendészek emlékeznek rá, hogy 8-10 évvel ezelőtt Margit néni, az akkori urával már táborozott egyszer itt, az öregúrnak egy öblös fotel volt a kedvenc helye, amit ők hoztak magukkal. *A férfit mintegy másfél évvel később innét vitték a Péterfy Sándor Utcai Kórházba, ahol néhány nap múlva meghalt.*

(Tüttő Tibor felvétele)

Mivel Margitka elbeszélésében egyre több a csodás elem, kérdem tőle, tudja-e az elmondottakat bizonyítani. Megsárgult papírfecniket húz elő, melyből kiderül, hogy cselekvőképességet kizáró gondnokság alatt áll 1979 óta, de nem tudja, hogy ki a gondnoka.

Pár nappal később hiába keresem a Baross téri megszokott helyén. A Keleti főbejáratánál, az óra alatt „kempingezik", papírdobozain, bőröndjén ülve. Éppen használt műanyag poharakat mosogat.

— *Tudja, kedveském, ebből élek, meg az üvegezésből. A poharak darabját negyven fillérért veszik át. Mindig kell, hogy legyen nálam pár forint kenyérre, s a WC-re, ami már odabent 5 forintba kerül. Aztán hál' istennek, akadnak jó emberek, akik ruhát, ennivalót adnak. Az sem lenne jó, ha sok pénzem volna, mert már többször kilopták a fejem alól a pénztárcámat.*

Mosakodni a Keleti illemhelyein szokott, s időnként a Széchenyi fürdőbe jár tisztálkodni. Valóságos csoda, hogy még nem betegedett meg, igaz ugyan, hogy ilyenkor télen szinte az egész ruhatárát fölveszi. Ha esik az eső, vagy a hó, akkor a pokrócok fölé műanyag fóliát terít.

Fotós kollégám ügyködésére felfigyelnek a mellettünk elhúzó taxisok. Egy fehér Mercedes pilótája megáll, és odaszól, hogy segítsünk végre ezen a nénin, mert nagyon rendes, és vérlázító, hogy az utcán kell neki laknia.

Margit néniben, talán a fényképezés hatására egy pillanatra feltámad a nő, egymásra rakja lábait, megigazítja kötött sapkáját. Meglehet persze, hogy most érkező férfitársának szól a mosoly. Ám az öregúr egy szót sem szól, mogorván ledől a vackára. Margit néni otthagy minket, odalép a földön fekvő sorstársához, és olyan gondossággal takargatja, akár édesanya a kisgyermekét.

Kovács Györgyi

Szokolya, Nógrád, Nagyoroszi

Kisállomások végveszélyben?

— *Itt aztán nincs sok menekülési lehetőség!* — szakad ki belőlem — az elmúlt hónapok baleseteire gondolva — önkéntelenül, amikor a balassagyarmati személy motorvezetője kinyitja előttem a szűkebbnél is szűkebbre méretezett vezetőállás ajtaját. A csehszlovák tervezők nem sokat adtak a személyzet kényelmére, az összes komfortot a felhajtható szék jelenti.

— Semmi rugózása nincs, az ember minden felütést megérez — magyarázza a vezető. — *Az utasok számára pedig kifejezett visszalépés volt a Bz-motorok beállítása.* Errefelé már a gőzösidőkben is négytengelyes kocsik közlekedtek, amelyek puha ülésein úgy helyezkedett el az ember, ahogy akart. Ezek télen hidegek, nyáron melegek, egyszóval nem képviselnek csúcstechnikát.

Szokolyáig beszélgetünk még árakról, bérekről, túlórákról...

Csődbe jutott vállalatok...

— Huszonöt-harminc túlóra majdnem minden hónapban összejön, decemberben még több is volt. Pedig el lehetett volna kerülni. Az ünnepek alatt, a fővonalakon több tucat vonatot lemondtak, a balassagyarmati térségben egyet sem. *Aztán vittem olyan vonatot, amelyen egyetlen „utas" volt: a vezető jegyvizsgáló.*

Szokolya. Festő vásznára kívánkozó táj, erdős dombok közé szorult három vágány, sebes folyású, csobogó patak... Túlzás nélkül állíthatom, ez az ország legszebb vasútállomása. De hát a szépség nem minden, az egymást keresztező két vonatot senki nem várja, leszálló is csupán egy akadt.

— A falu ide másfél kilométerre esik, ennyit senki nem hajlandó gyalogolni, amikor a busz beviszi őket Kismarosra. Ott meg már közvetlen csatlakozás van Pest felé — ismerteti a helyzetet *Baranyai Józsefné* forgalmi szolgálattevő. — Igaz, a közelmúltban jelentős változás történt, amikor a falu központján átvezető, közkedvelt kisvasút hétköznapi forgalmát az erdőgazdaság megszüntette. *A buszjáratot meg nemhogy sűrítették volna, de még el is vettek belőle.* A múltkor reggel végeztem, a jeges út miatt Vác útirányon át, vonattal akartam hazamenni. Kismaroson derült ki, hogy se kisvasút, se autóbusz. Délután értem Szokolyára. Ilyen közlekedés mellett elképzelhető, hogy a lakosság némi gyalogtúra árán, visszaszokik majd a nagyvasútra. Most még azonban csak a környék hétvégi telektulajdonosai szállnak le elenyésző számban a vonatokról.

— Tizenegy éve, éppen a legnagyobb forgalomba csöppentem Nógrádon — emlékezik az állomás szolgálattevője, *Rózsahegyi Kálmánné.* — Javítás miatt lezárták a becskei alagutat, a tehervonatokat erre közlekedtették. Nagy volt a helyi kocsifeladás is. Itt rakodott a honvédség, a termelőszövetkezet, az erdészet pedig rakterületet bérelt. Mára mindhárom eltűnt. A honvédséget visszafejlesztették, a termelőszövetkezet, amelynek heti 12 kocsi volt a román haleexportja, csődbe jutott, az erdészet felmondta a bérletet. Most két-három vagon szén ha érkezik havonta. Szerencsére, itt ez a középkori várrom, amely rengeteg kirándulót csalogat Nógrádra, és persze sokan járnak le Pestről telket művelni. *Nekik köszönhetően, a volt üzemfőnökség területén Balassagyarmat után a miénk a legnagyobb személyforgalmi bevétel.*

A környéken sok a betörés

Sajnos, a teherfuvarozás erős csökkenése miatt Nógrádot a közeljövőben megállórakodóhellyé fogják visszaminősíteni — folytatja *Rózsahegyi Kálmánné.* — Hogy ez anyagilag mennyire érint bennünket, még nem tudom. Ha bevezetik a bértarifarendszert, akkor jól járok, hiszen nekem össz-szakvizsgám van, ha nem, akkor egy-két ezer forinttal biztosan kevesebb lesz a fizetésem. Ez azért érintene kellemetlenül, mert májusban megszűnik a férjem HM-beli státusa, és a közelben remény sincs újbóli elhelyezkedésre.

Az már csak ráadás, hogy a munkakörülményeink sem példaértékűek. *Ez a kicsiny forgalmi iroda évek óta nem volt kifestve, maga az épület is eléggé rozzant.* Pár éve a szemben lévő magas partoldalról egy esőzés nyomán, hozzánk zúdult be a lefolyó víztömeg, a helyiség úgy nézett ki, mint egy vályogvető gödör. A környéken rengeteg a betörés. Kértük a főnökséget, hogy legalább az ablakra szereltessen rácsot, ne kelljen félelemben eltöltenünk az éjszakát. Láthatja, rács a mai napig sincs.

— Én egy éve, Dejtárról kerültem Nagyorosziba, akkor még jóval több munka volt, mint jelenleg — mondja *Nyitrai Istvánné* forgalmista. — Tavaly januárban 21 kocsi volt a feladás, erre a hónapra mindössze öt kocsiigénylés érkezett. Ennél még lehet több is, de nem valószínű. Mind az öt kocsit az erdészet kérte osztrák, jugoszláv, illetve olasz exportfának.

— Itt álljunk meg egy percre! A gazdasági földrajz szerint Magyarország fában szegény, ezért tekintélyes behozatalra szorul. Erre kiderül, annyi fánk van, hogy még exportra is jut?

Dollárért még mindent lehet?

— Erről meg van a saját véleményem, de csak riporton kívül...

(Nem akarom terhelni Nyitrai Istvánné lelkiismeretét, ezért inkább én mondom el a lesújtó tényeket. Élelmes külföldi vállalkozók rájöttek, hogy a csőd szélén egyensúlyozó hazai erdőgazdaságok némi dollárért az utolsó gallyat is képesek odaadni. Hasznuk kétszeres: olcsón vehetnek a nálunk nagyon is drága fából, és az illető ország erdeit is megkímélik az ipari mértékű kitermeléstől. Kis hazánkban pedig kopaszodnak a hegyek, a völgyek. A rablógazdálkodásnak — gyanítom — az lesz a vége, hogy se dollár, se erdő.)

— Ha ilyen mértékben csökken az áruforgalom, nem kell-e tartani Nagyoroszi „lefokozásától"?

— *Nem tudom, mit hoz a jövő, az ügyfelek nem nagyon ostromolnak bennünket, hogy vasúton szeretnének fuvaroztatni.* Pletykaszinten hallottam olyasmit, hogy Nagyoroszi megálló-rakodóhelyként is betölthetné funkcióját. Bár ezzel kapcsolatban semmi konkrétumot nem ismerek, maga a kósza híresztelés is elegendő ok a nyugtalanságra.

Thorday Zoltán

Rekordhosszúságú alagút a Lyon—Turin vasútvonalon

Charles Millon, a Rhone-Alpes vidéki tanács elnöke, Gian Paulo Brizio Piémont tartomány elnöke és *Sergio Pininfarina*, az olaszok gyorsvasútjának, az ETE—500-nak a tervezője, valamint a Confindustria (Olasz Ipari Társaság) tavaly július 12-én együttműködési egyezményt írt alá, melynek célja, a francia Lyon—Turin—Milan gyorsvasútvonal létrehozása, a továbbiakban pedig a „Comitato promotore alta velocita sulla direttrice est-ovest" erőinek összefogása a Trieszt—Turin—Lyon gyorsvasútvonal megvalósítási jogának megszerzése érdekében.

A szerződés értelmében két irányban indítanak kutatómunkát. Egyrészt megvizsgálják, hogy a vasútvonal építésével együtt járó infrastrukturális kiadások mennyire terhelik meg a tartományok költségvetését, másrészt magának a vasútépítésnek a gazdasági és pénzügyi vonzatát kutatják. Különös figyelemmel az építkezés leghosszabb, Susa-t és Saint-Jean-de-Maurienne-t összekötő, 54 km hosszú alagútjának építési költségeire. *Ez lesz egyébként a világ leghosszabb alagútja.* Az Alpok átszelése teszi szükségessé összesen 252 km hosszúságú alagút építését, ami nagyon megdrágítja az építkezést. A vasútvonal építésének infrastrukturális költségeit 29,5 milliárd frankra becsülik a szakértők, míg a hasonló hosszúságú Languedoc—Roussillon vonal várhatóan kevesebb mint 15 milliárd frankot emészt „csak" fel.

A vasútvonal négy szakaszból áll: Lyon—Montmélian (107 km), Montmélian—Saint-Jean-de-Maurienne (36 km két alagúttal a Belledonne-hegység alatt), Saint-Jean-de-Maurienne—Susa (56 km vasút 54 km alagúttal), és a susa—turini szakasz (51 km). Ennek az új vasútvonalnak köszönhetően a jövőben Párizs 3 óra 5 percre lesz Turintól és 1 óra 30 percre Lyontól.

A Mont-Cenis-i alagút két folyosóból állhatna. Egyiket a tehervonatok számára tartanák fenn, így biztosítanák az új vasútvonal jobb gazdaságosságát. Egy holland intézet felmérése szerint jelenleg a Lyon—Turin vasútvonalon 8 millió tonna a forgalom, ami 2000-re 9,8 millióra emelkedhetne, a Mont-Cenis-i alagút segítségével pedig elérhetné a 19,6 millió tonnát is.

Az együttműködési szerződést a két társaság éppen jókor kötötte, hiszen július 22-én indult a komplett gyorsvasúti program, amely egyelőre, a Róma—Firenze viszonylatra korlátozódik.

Az olaszok gyorsvasúti hálózatának építési tervei a következő vonalak megépítését irányozták elő: Milánó—Róma—Turin; Turin—Milánó—Velence—Trieszt.

Elment az utolsó

A MÁV fordavonatokkal vitte az édes árut

Január 13-án Biharnagybajom állomásról indították útnak Kabára az utolsó répával megrakott kocsikat. Ezzel a Dél-Alföldön is befejeződött az 1991/92-es cukorrépakampány. A szakemberek előzetes információi rekordtermést sejtettek. Hogy ez teljesen nem valósult meg, abban az év végi időjárás a ludas. A felázott földekre nem tudtak rámenni az erőgépek, s emiatt több mint százezer tonna répa fölszedetlenül a földben maradt. Ennek ellenére nem lehet panaszra ok.

A szegedi igazgatóság területéről 38 863 kocsiban 1 millió 235 ezer tonna répát fuvaroztak el vasúton. Ez a mennyiség 175 ezer tonnával meghaladta az egy évvel korábbi szállításokat. *Negyven vasútállomásról mintegy 938 ezer tonna répát küldtek a sarkadi, mezőhegyesi, hatvani, szolnoki, kaposvári és kabai gyárakba, főleg a fordavonatokkal.* Ahol a kis mennyiség miatt erre nem volt lehetőség, onnan szabad kocsik felhasználásával továbbították a feldolgozásra váró „édes" árut.

Az igazgatóság területén lévő mezőhegyesi és sarkadi cukorgyárak szeptember elején indították a feldolgozást. Mezőhegyesre mintegy 47 ezer, míg Sarkadra a Dunántúlról érkezett répával együtt 340 ezer tonnát fuvaroztak be. A mezőhegyesi gyárba szeptember közepétől műszaki okok miatt pár hétig szünetelt a vasúti befuvarozás.

Az idei kampány érdekessége volt, hogy a jugoszláv export mellett Romániába is küldtek répát feldolgozásra. Az exportálás jelentős munkát adott a határállomásoknak, mivel összesen 296 ezer tonna répa hagyta el az ország területét. Ez a korábbiakhoz viszonyítva 140 ezer tonna többlet-répafuvarozást jelentett.

Az igazgatóság a répa befuvarozása mellett biztosította az egyéb segédanyagok, valamint a feldolgozás után kikerülő cukor, répaszelet és melasz folyamatos és időbeni továbbítását.

G. J.

Megjegyezzük

Kinek az érdeke?

A *Magyar Hírlap* január 23-i számát lapozva, megakadt a szemem egy fotón, mely egy égő vasúti személykocsit ábrázolt oltás közben. A képaláírásból a következőkre derült fény:

„Feltehetően gyújtogatás okozta a MÁV Keleti pályaudvarának, az ügetővel szembeni pályáin két vasúti kocsi kiégését. 18 órakor az egyik szeméttartó égett, ezt még a vasúti dolgozók oltották el, de 19.25-kor már a tűzoltókat kellett riasztani. Az égő kocsitól 300 méterre szintén lángba borult egy szerelvény. Az anyagi kár jelentős. Két vágánnyal beljebb, egy harmadik kupéban megperzselt ülés előtt újságpapír... talán ez lett volna a negyedik tűz aznap este?"

A szomorú hír olvastán az jutott eszembe, hogy megint szegényebbek lettünk néhány millióval. S ez, a *Vámosgyörk—Hort—Csány* közötti vasúti kereszteződésben történt súlyos tragédia után már több a soknál. Ennél és a hasonló baleseteknél — a vizsgálatok szerint — vétlen volt a vasút. De mit érünk vele, ha a kár a miénk.

A Keleti pályaudvaron kiégett kocsik esetében már közel sem ilyen egyértelmű a felelősség.

Mire gondolok?

Mindenekelőtt arra, hogy nincs megoldva a tárolóvágányokon várakozó szerelvények őrzése. Szinte már hallom a magyarázkodást: *„másra sincs elég emberünk, kiket állítsunk a szerelvények mellé?"*

Hogy kiket? Ezt a helyi vezetőknek kell eldönteni, azoknak, akiknek ez is a kötelességeik közé tartozik.

Úgy is fel lehet tenni a kérdést: kinek az érdeke a vagyonvédelem?

Erre csak egyetlen választ lehet elfogadni: a Magyar Államvasutaké! Az enyém, a tied, mindannyiunké. Hiszen a fegyelmezetlen, hanyag munkából eredő, a balesetekből és a vandalizmusból származó több tízmilliós károk a mi zsebünket terhelik.

R. V. F.

Tavaszra készül a Kisteleki gárda

Az új idényben BVSC-NOVÉP néven szerepel a labdarúgó NB I. őszi idényének sikercsapata

A labdarúgó NB I. egyik újonca, a BVSC-MÁVTRANSSPED, jó rajtot vett a legjobbak között. A Szőnyi útiak az őszi bajnoki idényben, különösen annak első felében, otthon és idegenben egyaránt szorgosan gyűjtögették a bajnoki pontokat. Volt olyan időszak, amikor a tabellát vezető Vác mögött a második helyet foglalta el a *Kisteleki-legénység.*

S ha egy csapatnak megy a foci, hamar az érdeklődés középpontjába kerül, pláne, hogyha újonc együttesről van szó.

A BVSC-MAVTRANSSPED őszi bemutatkozásáról is elismerően írt a sportsajtó. A szakemberek pedig az NB I. meglepetéscsapata jelzővel ruházták fel a budapesti vasutasokat. *Érthető, hiszen tíz mérkőzésből ötöt megnyertek, négyszer döntetlenül játszottak, és csak egyszer szenvedtek vereséget a Siófoki Bányász otthonában.* Tíz mérkőzésből tizennégy pont és 14-8-as gólarányuk hízelgő, túlzás nélkül mondhatjuk, várakozáson felüli teljesítmény.

A hetedik fordulóban a Szőnyi úton a Vasasnak három, a tizedikben a Zalaegerszegnek négy góllal terhelték meg a hálóját. A négygólos hazai győzelem utáni sajtótájékoztatón az egyik sportújságíró megkérdezte *Kisteleki István* igazgató-vezető edzőt:

— Hány pontot tervezett az őszi idényre?

— *A rajt előtt munkatársaimmal terveinkről, elképzeléseinkről beszélgetve azt mondtam: megelégednék tizenöt ponttal.*

— Ezt könnyen túl is lehet teljesíteni, hiszen öt mérkőzés még hátra van — jegyezte meg egy másik kolléga.

— *Ez igaz, de azt is látni kell, hogy nehéz ellenfelek vannak még hátra. Annak mindannyian örülnénk, ha folytatódna sikeres szereplésünk.*

Nem folytatódott. A csapat ugyanis a következő három mérkőzését — kettőt idegenben, egyet otthonában — elveszítette. Igaz, hogy mindhárom találkozón csak egy-egy góllal kaptak ki, de a pontszerzés elmaradt. Ezután hazai pályán 1-1 arányú döntetlent játszottak az Újpesttel, majd az utolsó fordulóban, a Hungária körúton kikaptak az MTK-tól.

A BVSC-MÁVTRANSSPED végeredményben *15 ponttal, a középmezőnyben zárta az őszi idényt.* Ezzel az eredménnyel mindenki elégedett volt az egyesület háza táján. A vezető edző maga is úgy nyilatkozott, hogy elégedett, mert a csapat teljesítette azt, amit a pontvadászatban és küzdőképesség dolgában vártak tőle. A játékosok, kisebb megingásoktól eltekintve, ugyanis végig egyenletes teljesítményt nyújtottak. Ezt azért is figyelemre méltó, mert az NB II-ben bajnokságot nyert gárda fele kicserélődött. Az újonnan igazolt játékosokkal főként az őszi idény közepén érkezett két újabb szovjet labdarúgóval ugyan erősödött a gárda, ám az összeszokottság hiánya miatt itt-ott akadozott a folyamatos játék. Ezt *Kisteleki István is elismerte, és az alapozás, a tavaszi idényre való felkészülés egyik fontos feladataként említette a folyamatos játék gyakoroltatását, a csapat összekovácsolását.*

Ha ezt sikerül elérnie, az őszi bajnoki idény sikercsapata, remélhetőleg, a tavaszi fordulóban is sok kellemes percet szerez majd híveinek, a labdarúgás szerelmeseinek.

Egyébként a csapat háza táján, a játékosállomány összetételében nem történt különösebb változás. A további erősítésre a szakvezetőknek van elképzelése, de erről még korai beszélni. Egyedül a csapat neve változott. Az új évben, a tavaszi fordulóban, a MÁVTRANSSPED helyett *BVSC-NOVÉP* néven szerepelnek.

Mi indokolta a névváltoztatást?

Nem nehéz kitalálni: *a pénz, az anyagi gondok szorítása,* amely a csapat eddigi főszponzorát, a MÁVTRANSSPEDET is utólérte. Jóllehet, a szállítmányozási kft. névhasználatáért járó pénzt az egyesületnek az 1991—92-es bajnoki év végéig már kifizette, miközben nagyvonalúan lemondott arról, hogy a csapat a nevét továbbra is viselje. Ezzel a nemes gesztussal elhárult az akadály az elől, hogy a BVSC labdarúgói az első félévre új szponzorral, a NOVÉP kereskedelmi kisszövetkezettel köthessen szerződést.

Jókor és jól jött ez az új frigy, mert a MÁV-támogatás, a nagyvállalat ismert pénzügyi nehézségei miatt, egyre jobban apad, *ami miatt ez a nagy múltú, nyolcvanéves fenállása alatt oly sok sportsikert elért vasutasegyesület is nehéz helyzetbe került.* Még jó, hogy a MÁVTRANSSPED továbbra is a csapat támogatója marad, de a reklámlehetőséget ezentúl más módon, reklámtáblák elhelyezésével használja ki.

Visi Ferenc

Az idén is lesz elegendő munka

A szolnoki járműjavító a MÁV nyolc üzeme közül a harmadik a sorban. *Sándor János* üzemigazgató egy hasonló gazdasági évvel idén is megelégedne, mint amilyen a tavalyi volt. Most marketingcsoportot terveznek létrehozni MÁV-on kívüli munkák elvégzésére.

Nehezebb körülmények között kell dolgozniuk, hiszen a vasút teljesítménye csökkent, kisebb a vagonok igénybevétele, ami összefüggésben van fő profiljukkal, a dízelmozdonyok és személygépkocsik javításával. Úgy tűnik, idén is lesz elegendő megrendelés, ez esetben az ezerötszáz dolgozó közül senkitől sem kell munka híján megválniuk.

Vasúttörténeti évfordulók

Emlékeztetésül néhány idei vasúttörténeti jubileumot gyűjtöttünk csokorba. Talán kedvet ad egy-két bővebb visszapillantás megírásához.

125 évvel ezelőtt, 1867. április 2-án adták át a forgalomnak a Budapest-Józsefváros—Gödöllő—Hatvan, május 19-én a Hatvan—Kisterenye—Salgótarján vonalat. (Mindkettőt a Magyar Északi Vasút építette.)

120 éve, 1872-ben több vasútvonal nyílt meg. Január 7-én a Sátoraljaújhely Oh—Sátoraljaújhely Gyártelep (Sl. Nové Mesto)—Legenye—Alsómihályi (Legina-Mihalany) [Első Magyar Gácsországi Vasút]. Augusztus 9-én a Székesfehérvár—Veszprém Külső pu. (Magyar Nyugati Vasút). Augusztus 14-én a Dombóvár Alsó—Kaposvár—Gyékényes—Zákány (Duna—Dráva vasút). E hónap 25-én a Sátoraljaújhely Oh—Borsi (Borsa)—Csap (Cop)—Ungvár (Uzsgorod) [Magyar Észak-Keleti Vasút].

Szeptember 1-jén a Szombathely—Szentgotthárd Oh—Nagyfalva (Magersdorf)—Gyanafalva (Jennersdorf), majd október 3-án a Veszprém külső—Boba—Celldömölk. (Ez utóbbi kettő a Magyar Nyugati Vasút közötti összeköttetés létesítése következett. *November 1-jén helyezték üzembe* a Bánréve—Ózd vonalat. Ez 1887. június 20-ig keskeny vágányú iparvasút volt. (MÁV—HÉV; az ország első helyiérdekű vasútja!) November 3-án Füzesabony és Eger (MÁV), ugyanezen hónap 20. napján Nyíregyháza és Kisvárda (Magyar Északkeleti Vasút) között indult meg a vasúti forgalom.

Érdekes vasúttörténeti emlék fűződik 1872. október 10-hez. Az első magyar Pozsony—Nagyszombati Vasúttársaság vonalán ugyanis akkor közlekedett az utolsó lóvasúti szerelvény és másnap átadta a helyét a gőzvontatásnak.

Száz esztendős jubileumot két kisebb vonal mondhat magáénak. A pontos dátumok: január 28. Türje—Zalaszentgrót (Dunántúli HÉV), Tokod—Sárisáp (Budapest—Esztergom—Füzítői HÉV) pedig június 19.

A bennünket közvetlenül érintő múlt századi események közül a felsoroltakat tartottuk — figyelemfelkeltésként — említésre érdemesnek.

(Horváth)

A 91 ÉVES JÓZSI BÁCSI

Szeretné megélni a megbékélést

Dobó József szentesi nyugdíjas vasutast, aki életének 91. évébe lépett, ma is tisztelet övezi. Élénken emlékszik ifjú korára, amely a háború pusztította horvátországi Vinkovczihoz kötődött.

— A szerémségi városkában születtem, vasutascsaládból, az öt gyermek közül elsőnek. Ott jártam ki az akkor ötosztályos elemit. *Aztán jó bizonyítványom segítségével, Szegedre kerültem, és a Madách utcai polgáriba jártam.* Az iskolai szüneteket 1917-ig mindig szülővárosomban töltöttem, de Eszéken is ismerős voltam.

A Balkánról elmenekült szerbek szétszóródva kerültek erre a vidékre, és a távolabbi Fruska Gora hegységbe. A Szerémség kapcsolata a szerbekkel *Vak Béla* királyunk idejére vezethető vissza, akinek felesége Uros szerb király leánya, Ilona volt.

— Én magyar iskolába jártam. Soha nem volt nemzetiségi ellenségeskedés az akkor jómódú szülővárosomban. Magyarok, horvátok, svábok, bunyevácok, szerbek olyan békességben éltünk együtt, mint egy nagy család. *Ismertük és tiszteltük egymás szokásait. Anyanyelvünk mellett többékevésbé megtanultuk egymás nyelvét is.*

József bácsi további életútjáról így beszélt:

— Mindig mozdonyvezető akartam lenni. Először géplakatosként dolgoztam Szeged-Rendezőn, gőzösön lettem mozdonyvezető, de 1927-ben már letettem a motorvezetői vizsgát is. Röviddel a hazai dízelvontatás megindulása után a szentesi bázisra kerültem a fűtőházhoz. A naptár még csak 1929-et jelzett, de én már motorvezető voltam. Igaz, hogy testem-lelkem azért mindig a gőzös irányába húzott. Később mozdonyfelvigyázó lettem, majd a mozdonyok szakmai felügyeletét láttam el Szentesen 1961-ig, nyugdíjazásomig.

— Józsi bácsi! Hogyan látod a mai Horvátország helyzetét?

— Nem értem, hogyan szabadult el ez a szörnyűséges pokol. *Szomorúan gondolok szülővárosom pusztulására. Szeretném megélni a megbékélést, hogy újra úgy éljenek a nemzetiségek egymás mellett, mint az én fiatalságom éveiben.* Nem értem, hogy miért hagyták a nemzetközi erők elszabadulni a pusztítás ördögét. Tárgyalnak, tárgyalnak, s közben emberek halnak meg értelmetlenül, családok szóródnak szét, műemlékek semmisülnek meg, értékek mennek tönkre. Kinek az érdeke ez? Nem tudom. Talán felismerik a szerbek, horvátok és minden nemzetiség, hogy egymásra vannak utalva, és hogy boldogulásuk egyetlen útja a békesség.

Nem tudom, hogy megélem-e az ezredfordulót, de *én hiszek a normális emberi kapcsolatok győzelmében.* Hiszem, hogy egy határok nélküli területi régióban egymásba kapcsolódnak az országok gazdasági, politikai, kulturális érdekei. Hiszem, hogy a népek, nemzetiségek egymásra találva ugyanolyan jól fognak együtt, élni mint az én ifjú koromban.

Fogas Pál

Bezárt WC, fűtetlen várótermek

Vácrátót elágazó állomás. A Budapest Nyugati pályaudvar—Veresegyház—Vác, valamint az Aszód—Galgamácsa—Vác vonal találkozik ott. A valamikor tiszta, gondozott állomás ma, akárcsak az arra közlekedő személyszállító vonatok piszkosak, elhanyagoltak.

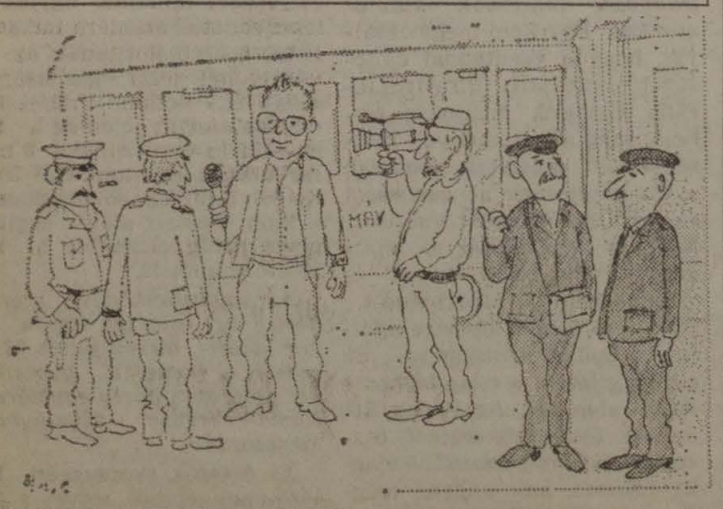
A legszembetűnőbb a WC hiánya, és a várótermek fűtetlensége. A férfi- és női WC ajtaja beszögezve, és rajta a felirat: *Télen nem üzemel!* Ha most valaki arra gondol, hogy a fagyveszély miatt bezárt WC-k helyett gondoskodtak árnyékszékről, az téved. Így, akinek a szükségét el kell végezni, marad a szabadtér, a felvételi épület környékén található díszbokrok. *Nesze neked környezetvédelem!*

Ez az állapot már elviselhetetlen. Hiszen köztudott, hogy nem kevés utas fordul meg az állomáson. A híres botanikus kertnek sok látogatója van. Télen naponta 250-300, nyáron 700-800 utas, köztük nagyon sok diák érkezik vonattal Vácrátótra.

Nemcsak a WC nem üzemel, a várótermekben sem fűtenek. Kályha van, a közelben Tüzép-telep is található. Valami azonban hiányzik. Ez pedig a rendszeretet, a törődés. Törődni a munkahely tisztaságával, vigyázni, megóvni a berendezéseket, biztosítani az utasok számára a legelemibb feltételeket.

De ki törődik ezzel Vácrátóton?

S. R.



— Látod, az álvasutas kívülről fújta a menetrendet, mégis lebukott

(Szenkovits Viktor rajza)

KÖNYVISMERTETÉS

Vörös lámpák az utolsó kocsin

A Vasutasok Szakszervezete támogatásával a MÁV Vezérigazgatósága adta ki a Vasúthistóriai Könyvek új kötetét, a *Vörös lámpák az utolsó kocsin* címmel. Szerzője *Halas György,* nyugalmazott főfelügyelő.

A MÁV történetében az első vasutas önéletírás a gyermekkortól a munkaviszony megszűnéséig vezeti az olvasót. Olvasmányosan számol be a forgalmi szolgálattevő munkájának felelősségéről és szépségéről, a fegyelmezettségről, a gyakori áthelyezésekről. *Az író foglalkozik családi körülményeivel, baráti és hivatali kapcsolataival.* Visszaemlékezik a leventetábor és a katonaság embert próbáló idejére, a sok megaláztatásra. Büszkeséggel szól a tisztképzőtanfolyam 1943-ban történt elvégzéséről és elismeréssel adózik legtöbb tanárának.

Hűen ecseteli a háborús forgalom fokozott idegfeszültségét, a bombázás következményeit, az újjáépítés nehézségeit és nagy örömmel ismerteti a közlekedés újbóli megindulásának körülményeit.

Szeretettel gondol tanítómestereire, gyakran kellemes környezetére, de az olvasó elé tárja a kedvezőtlen benyomásokat is. *A könyvből kiérződik vasútszeretete és ebből fakadnak kritikai megjegyzései.*

Azon tűnődik, hogy hová lett a háború előtti vasút híres fegyelme és pontossága. Négy évtizedes szolgálatának tapasztalatai alapján azt állapítja meg, hogy 1945 után nemcsak a vasúti berendezések semmisültek meg, a fegyelem és az erkölcs is romlott. A munkaerkölcs hanyatlásának oka többek között az is, hogy kellő vasúti gyakorlattal nem rendelkező személyeket jelentős vezető pozícióba állítottak. Gátolta a fejlődést néhány elhamarkodott központi intézkedés, mint például egyes vasútvonalak megszüntetése, vagy az üzemfőnökségek szervezése.

A szerző gazdag életére emlékezve összegzésként megemlíti: *nincs oka semmit akkori önmagából megtagadni, mert úgy éltek, ahogy lehetett, meg ahogy engedték.*

Az érdekes és tanulságos könyv utolsó mondataiból kicsendül *Halas György* egészséges optimizmusa. „Ma is töretlen hittel bízom abban, hogy a Magyar Államvasutak visszaszerzi a jóhírét. Ha ezt az időt megérhetném, nyugodtan térnék meg nagyapáim és apám után az égi vasutakra.".

(horváth k.)

Lakáscsere

Eladó Budapesttől 29 km-re, Tahiban, a Hosszúmező utcában 220 négyszögöl telek, betonalapra épített kétszintes házzal, vagy budapesti telefonos lakásra cserélhető. Érdeklődni lehet: 142-5151 városi, vagy a 40-40 üzemi telefonszámokon.

Eladó bérleményi joggal, 150 négyzetméteres pincehelyiség (víz, villany, telefon), Szövetség u. 23/B. Érdeklődni lehet: telefonon a 117-1934-es számon 8—16 óráig.

Elcserélném Gyáli úti, 64 négyzetméteres, 2 szobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra, vagy Budapest környéki ingatlanra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Petneházi Erzsébet, Szentendre, Damjanich u. 12/C. 2200.

Elcserélném 25 négyzetméteres, összkomfortos, VIII. kerületi MÁV-bérlakásomat hasonló vagy komfort nélküli tanácsi lakásra. Érdeklődni a 112-2233-as városi telefonszámon.

Eladó Üllőn kettő szobás, kettő konyhás, tornácos jellegű kertes, családi ház. Érdeklődni: Zámbori József, 01/27-77 üzemi, vagy a 113-8476-os városi telefonszámokon.

Elcserélném MÁV-dolgozóval balatonfenyvesi, 2 szobás, kertes, komfortos, MÁV-lakásom budapesti lakásra. Nagyobb lakás esetén adhatunk VII. kerületi 2 szoba, komfortos tanácsi lakást is. Érdeklődni lehet: egész nap a 149-9702-es városi telefonszámon.

Elcserélném XV., Alkotmány u. 1. I/6. szám alatti 59 négyzetméteres lakásomat egy hasonló, XV. kerületben lévő, megvásárolható MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: 122-0660/127 melléken. 9—14 óráig, Simónénál.

Elcserélném 62 négyzetméteres MÁV-lakásomat 1 külön bejáratú és 2 egybenyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti lakásomat hasonló fokozatú tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki, hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: a 127-3963-as, vagy a 164-2536-os telefonszámokon.

Elcserélném 37 négyzetméteres, egyszobás, komfortos, MÁV-lakásomat, kicsit nagyobbra, esetleg galériázható vagy galériás lakásra. Érdeklődni lehet: Vígh Jánosné, Bp. 1475. Pf. 252.

Eladnám vagy elcserélném Hatvan, Szabadság u. 27. II/11. szám alatti 60 négyzetméteres 2 és fél szobás, erkélyes, parabolaantennás öröklakásomat Kóka, Mende, Gyömrő vonalon fekvő kertes, legalább 2 szobás, komfortos magánházra. Érdeklődni lehet: levélben a fenti címen, vagy a 01/53-47-es telefonszámon, munkanapokon 7—10 óráig, Kazareckiné Száraz Kláráná

Eladó Gyöngyös központjában egy 2 szobás, 55 négyzetméteres, összkomfortos öröklakás. Érdeklődni lehet: Mérges u. 6. VII/46. vagy a 04/48-71-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném VI. kerületi, 2 szoba komfortos, szabad rendelkezésű tanácsi bérlakásomat hasonló MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 117-8664-es telefonszámon.

Eladó egy börzsönyligeti, 170 négyszögöles, erdőben fekvő telek, a Rézner-forrásnál 700 Ft/négyszögöl. Érdeklődni lehet: Szeremeta Károlyné, 18-54, vagy 251-8496-os telefonszámon, 7—16 óráig.

Elcserélném Rákosi út (XV.) MÁV, másfél szobás, világos konyhás, központi fűtéses, telefonos lakásomat MÁV-dolgozóval, tanácsi lakásra, megegyezéssel. Érdeklődni lehet: telefonon, kedden egész nap a 169-9231-es számon.

Elcserélném Budapest központjában levő 2 szobás tanácsi bérlakásomat nagyobb, megvásárolható MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: kedd, csütörtök délután a 46-36-os, mindennap 20 óra után a 133-1221-es telefonszámon.

Elcserélném, másfél szobás MÁV-bérlakásomat, mely családiházjellegű önálló nagy udvarral, kerttel, Budapest centrum részében 2-3 szobás tanácsi lakásra, esetleg megvehetőre. Örök- vagy szövetkezeti lakás esetében értékkülönbözetet fizetek, MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: 140-0373-as telefonszámon.

Elcserélnénk budapesti 30 négyzetméteres tanácsi, és 60 négyzetméteres MÁV-bérlakásainkat egy lakásra vagy házra. Érdeklődni lehet: a 67-46-os üzemi, vagy a 133-9733-as városi telefonszámon, munkaidőben.

Kirándulások

A monori vasutas nyugdíjasok klubja összeállította idei első félévi programját, amelyből nem hiányoznak az ismeretterjesztő előadások és a kirándulások sem.

Hagyománynak számít már, hogy a klub vezetői az ország legszebb tájaival ismertetik meg az időseket. Ezúttal elsőként Lillafüredre utaznak autóbusszal májusban. Júniusban a közkedvelt és népszerű fürdővárost, Hajdúszoboszlót keresik fel a résztvevők, ahová vonattal utaznak majd. Még ugyanabban a hónapban terveznek egy hétköznapi látogatást a történelmi nevezetességeiről híres Székesfehérvárra és Veszprémbe. Végül a legforróbb nyári hónapban, júliusban hová is utazhatnának az idősek, mint a Balatonra

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja

Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor

Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068

Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77

Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete Bp. VI., Benczúr u. 41. 1068. Telefon: 122-1891

Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke

Előfizetési díj egy évre: 120 forint

92—3689. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460 6000

1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. FEBRUÁR 13.

Megszűnik-e az építési és a pályafenntartási szakág?

Lassújelekkel nehéz Európába jutni

Előző számunkban adtuk közre a VSz Építési Főnökségek és Üzemek Intéző Bizottságának kétségbeesett levelét, amelyben az érdekeltek a tervezett drasztikus létszámleépítés ellen tiltakoztak. Az építési és pályafenntartási főosztály vezetői január 27-én találkoztak a szakszervezetek képviselőivel.

Halmai Árpád főosztályvezető-helyettes rossz érzéseit előrebocsátva nyitotta meg a tárgyalást.

Már bevezető szavaiból kitűnt, hogy a főosztály mossa kezeit, hiszen a kormány kéri, utasítja — kinek melyik tetszik — a MÁV-ot, hogy válassza le magáról az építési és építőipari szakágat. Ők ennél korrektebb magyarázatot nem tudnak adni. Szó esett még struktúráról, bizonyos kondíciókról, no meg arról, hogy azon kell lenni, *„ez az igen kellemetlen helyzet ne hatványozódjon...”* Mert könnyen előfordulhat, *„ha nem számolunk az időtényezővel, hogy a márciusban elbocsátandó egy emberből szeptemberben már kettő, vagy ne adj isten kettő és fél(!) lesz...”* Jobb tehát, ha gyorsan megszabadulunk a fölöslegestől.

Hogy miért pont az építésnek és a pályafenntartásnak kell fölvállalni a foglalkoztatási politika anomáliáit? A kiskunhalasi *Csöllösi István* felvetésére a megkérdezettek azt nem mondhatták, hogy *csak*, így aztán nem mondtak inkább semmit.

A jelenlévők csak mosolyogtak, amikor elöljáróik a privatizáció előnyeit ecsetelték, amikor pedig a más szakágakhoz történő átirányítás, mint lehetőség került szóba, többen felnevettek...

Az egyre hevesebb vitából lassan kiderült, hogy a főosztály nem gazdája a főosztályvezető-helyettes kézjegyével ellátott „leiratnak”, azaz hogy annak igen, de a tervezett 14,5 százalékos „javaslatnak” nem. *Ezt a Humánpolitikai Főosztályon készítették.* A szakszervezetisek közül egynéhányan viszont úgy emlékeztek, hogy a tervezet már egyértelmű utasításként érkezett le hozzájuk.

Balogh László, az építési főnökségek és üzemek intéző bizottságának titkára, amikor felmutatta azt a megállapodást, amit a szakszervezetek és a vezérigazgató egyetértően aláírt, s mely szerint a 10 százalékos leépítési ráta differenciálás nélkül vonatkozik az összes szakágra, senki nem tudta cáfolni. Megjegyezte még azt is, hogy *„lassújelekkel” eléggé körülményes lesz Európába menni.* Ahhoz építeni kellene, ehelyett a MÁV anyagi gondjait évek óta az építés költségkereteinek folyamatos, drasztikus csökkentésével kívánja orvosolni.

Most pedig a tervezetből számára az derül ki, hogy lapátra kívánják tenni az egész építési szakágat. Ebből a humánpolitikai „javaslatból” pont az hiányzik, amire ők kíváncsiak. Tudniillik, hogy mennyibe kerül például egy vágánykilométer megépítése a jelenlegi kapacitással, s menynyibe egy külföldi cég bevonásával.

Jászkiséri kollégája, *Előhegyi Béla* is a január 20-ai megállapodást emlegette, aztán megkérdezte: vajon mi lesz a leépítés után. Az üresen tátongó szovjet laktanyák sorsára jut majd az építés több milliárd értékű épületállaga, gépparkja?

Két év múlva, egy (esetleges) kormány vagy vezérigazgató-váltás esetén ki vállalja majd mindezért a felelősséget?!

Fentiekre figyelemmel az építési és pályafenntartási szakág szakszervezeti szervezetének képviselői a 14,5 százalékos irányszámot nem fogadták el. *Az előterjesztett létszámcsökkentéssel nem értenek egyet*, mert az lényegesen (45 százalékkal!) magasabb az előirányzottnál. Ez a szakágra nézve diszkriminatív és indokolatlan. Kérik, hogy a vállalati létszámcsökkentés szakszolgálatok közötti lebontását egy rendkívüli érdekegyeztető tanácsülés keretében tárgyalják újra. A szakágaknál működő érdekképviseleti szervek csak egy újabb szakági javaslatról tudnak érdemben tárgyalni.

(Tódor)

Saját tervezésű tartálykocsik készülnek

A Magyar Államvasutak teherkocsi-állománya mennyiségileg ugyan jelentősen csökkent az utóbbi években, de fontos feladatának tartja az áruösszetétel változásához igazodó járműmennyiség és típusválaszték kialakítását, a nemzetközi forgalom követelményeihez igazodó műszaki paraméterű kocsik biztosítását.

A MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzeme saját tervezésű és kivitelezésű, 60 köbméteres hűthető és fűthető vasúti tartálykocsit készít a Tiszai Vegyi Kombinátnak. A tartálykocsik a nemzetközi forgalomban is részt vehetnek. Benzin, haxan, fűtőolaj és szalmiákszesz szállítására egyaránt alkalmasak.

Szakszervezeti közbenjárásra

Visszatérítik a MÁV-nak az útalapadót

Már csak a parlament döntése van hátra

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt években többször a MÁV mellett emelt szót valamelyik kormányzati szervnél, vagy főhatóságnál, hogy közvetetten segítse a munkáltató gondjainak enyhítésével a munkavállalók helyzetét.

Legutóbb 1991 januárjában kérte a VSZ a KHVM illetékes helyettes államtitkárát, hogy a vontatási célra használt üzemanyag árában fizetett útalapadót a MÁV-nak térítsék vissza, hiszen a kötöttpályás vasúti járművek, illetve erőgépek a közutakat nem veszik igénybe.

1990-ben a közúti forgalomtól mentes összes gázolajfogyasztása a vasútnak 185 546 tonna volt. Benzinből a munkagépek mintegy 600 tonnát fogyasztottak. A fenti menynyiség alapján a MÁV az útalapra 160 millió forintot fizetett be. Tavaly januárban kérte a VSZ a tárca vezetését, hogy a befizetett összeget a MÁV kapja vissza a dolgozók szociális helyzetének javítására. *Megkeresésünket a KHVM elutasította azzal, hogy az útalap befizetésére kötelezettek körét és a képződő források felhasználásának módját kormányszintű rendelet szabályozza, amitől eltérni nem lehet.*

Nem támogatta a visszatérítésre vonatkozó kérésünket a tárca illetékese azért sem, mert az véleményük szerint a gázolaj esetében kettős árrendszer kialakulását eredményezné, amit a jelenlegi árképzési-árszabályozási rendszer felépítése és működési mechanizmusa nem tenne lehetővé.

A VSz az írásos elutasító válasz ellenére — amiről természetesen a MÁV vezetését tájékoztatta — továbbra is figyelemmel kísérte az útalapadó sorsát. 1991-ben, mivel csökkent a vasúti szállítás volumene, körülbelül 140 ezer tonna üzemanyag-felhasználás volt, ami 150 millió forint útalapba történő befizetést jelentett a MÁV-nak.

A KHVM 1991-ben a VSz-hez írt válaszlevelében jelezte, hogy hozzáfogott az útalapadó konstrukciójának korszerűsítéséhez. Külön akarja kezelni a VSz által is jelzett gondot. 1992 januárjában a tárca az útalapadót több mint háromszorosára emelte. Jelenleg 1 tonna gázolaj 2650 forint útalapadóval terhelt. Ez a magas adó körülbelül 150 ezer tonna évi fogyasztás esetén közel 400 millió forinttal magasabb üzemanyagár kifizetésére kényszerítené a MÁV-ot.

Ezért a VSz az ez évben megalakult Országos Szakmai Érdekegyeztető Bizottság (az OSZÉB) tagjaként támogatta azt az elvet, hogy az adóztatásnál az európai normáknak megfelelő gyakorlat kerüljön kimunkálásra, amely differenciált útalap-visszaigénylést tesz lehetővé a MÁV, a Mahart és a mezőgazdasági üzemek részére. *Az 1992. évi útalapról szóló törvényjavaslatot már ebben a szellemben készítette a KHVM. A kormány ezt a javaslatot támogatja.*

A törvényjavaslat V. §-a kimondja, hogy az általános forgalmi adóról szóló, többször módosított 1989. évi XV. törvény hatálya alá tartozó személyek és szervezetek adóelszámolásuk során visszatérítésre jogosultak.

Magyarán, a vasúti és vízi közlekedés céljára vásárolt gázolaj fogyasztói árába épített útalapadó 100 százalékosan visszatéríthető.

Várjuk a parlament döntését.

Dr. Péter Mihály

A betegszabadság szabályai

1992 elején jó néhány munkajogi szabálymódosítás történt, amely szakszervezetünk tagságát közvetlenül érinti. Mai számunkban — rövid és közérthető formában — a betegszabadság szabályaival ismerkedhetnek meg.

A munkavállaló milyen esetben jogosult és milyen mértékű betegszabadságra?

A betegszabadságot, illetve annak egy részét orvosi igazolás alapján, vagy anélkül is köteles a munkáltató biztosítani? Milyen összegű díjazás illeti meg a dolgozót a betegszabadság idejére? Mi az eljárás a betegszabadság kiadásánál, ha a munkavállaló munkaviszonya év közben kezdődött, vagy év közben szűnt meg? A betegszabadságot a tárgyévben kell-e kiadni, vagy az igénybe nem vett része átvihető-e a következő évre? Változtak-e a felmondási tilalomra vonatkozó rendelkezések?

A betegszabadságra való jogosultságot a Munka Törvénykönyvéről szóló 1967. évi II. törvényt kiegészítő 1991. évi XCII. törvény mondta ki.

A Magyar Közlöny 1992. évi 1. számában megjelent törvény ez év január 1-jén lépett hatályba és rendelkezéseit első ízben az 1991. december 31-ét követően kezdődő keresőképtelenség esetén kell alkalmazni.

A jogszabály rendelkezése szerint a dolgozót a betegsége miatti keresőképtelensége idejére — ide nem értve a társadalombiztosítási szabályok szerint üzemi baleset és foglalkoztatási betegség miatti keresőképtelenséget — *naptári évenként tíz munkanap betegszabadság illeti meg.*

A munkavállaló keresőképtelenségét — a keresőképesség orvosi elbírálásáról szóló rendelkezéseknek megfelelően — a kezelőorvos igazolja. Nem kell a keresőképtelenséget igazolni évente egy alkalommal, legfeljebb három napig terjedő betegszabadság esetén.

A betegszabadság időtartamára a dolgozó részére átlagkeresetének legalább 75 százaléka jár.

A betegszabadság kiadásával kapcsolatban rendelkezéseket tartalmaz továbbá a Munka Törvénykönyve végrehajtásáról szóló 48/1979. (XII. 1.) MT. rendeletet (az Mt. V-t) módosító 1/1992. (I. 1.) Korm. rendelet, amely ez év január 1. napján lépett hatályba.

Ez a rendelet módosította az Mt. V-nek a felmondási tilalmakra vonatkozó szabályait is.

A rendelet szerint év közben kezdődő munkaviszony esetén a dolgozó a naptári évre járó betegszabadság időarányos részére jogosult. Ha az év folyamán azonban a munkavállaló már munkaviszonyban állt, a

(Folytatás az 5. oldalon)

Beruházási források hiányában

Vasút-villamosítás lassított ütemben

Két éve múlt. A *Fonyód—Keszthely* közötti villamosított vonalszakasz átadásán, Keszthelyen, az ünnepség szónoka egyebek között a következőket mondotta: *„A MÁV villamosítási programjának megvalósítása* — a közlekedéspolitika célkitűzéseivel összhangban — *ütemesen halad.* E program célja, hogy az ezredfordulóra kialakuljon a magyar vasútnak az a villamosított vonalhálózata, amely a gazdasági megfontolások, a minőségileg magasabb szintű személy- és teherszállítási feltételek biztosítása, a környező országok vasútjainak villamosított vonalaihoz kapcsolódása alapján indokolt és szükségszerű.”

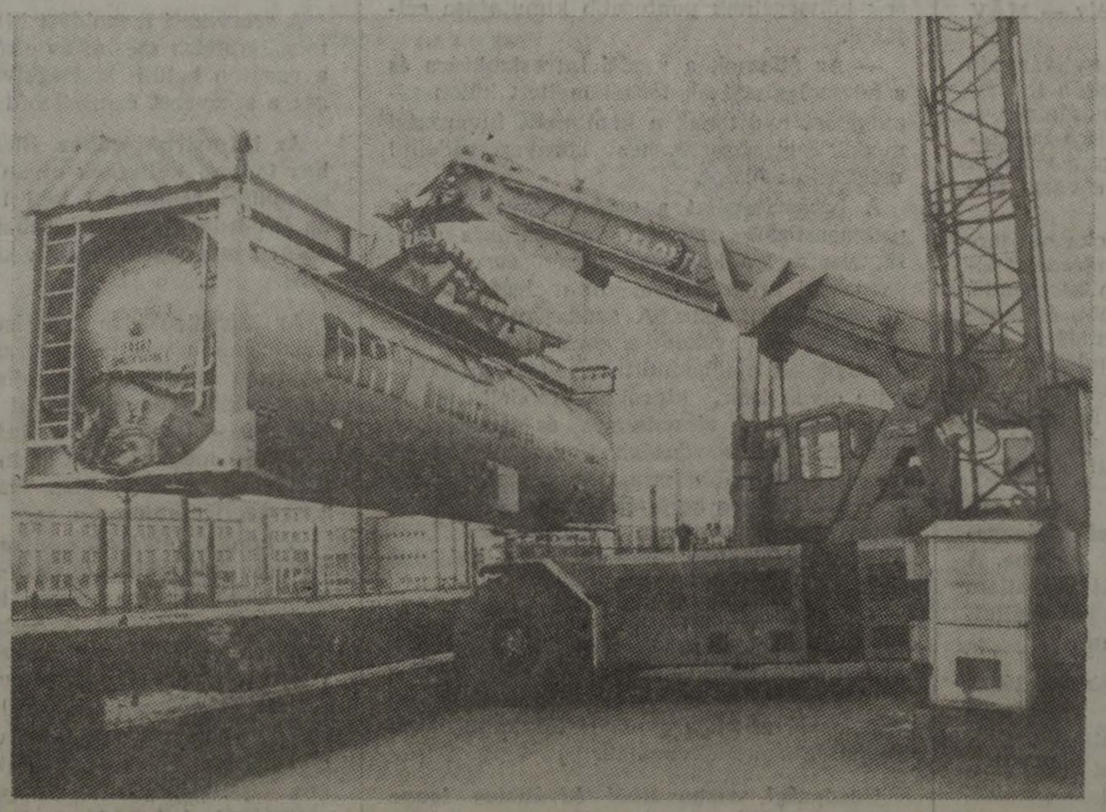
A MÁV eredeti programjában, erre az időszakra, a *Balatonszentgyörgy—Nagykanizsa—Gyékényes—Kaposvár* közötti vonal villamosítása szerepelt. Mint a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti és Járműfenntartási Főosztályán elmondották: ez a program alapjaiban véve nem változott, ám a kivitelezés üteme, a beruházási források jelentős csökkenése miatt — a korábbi évekhez képest — lelassult. Így az 1992. évben üzembehelyezésre figyelembe vett vonalszakaszoknak csak egy részén valósul meg a villamos üzem megindítása.

Jelenleg a *Kaposvár—Somogyszob—Gyékényes* között a villamosításhoz kapcsolódó munkák kivitelezésén dolgoznak. A felsővezeték *Kaposvár—Kiskorpád* állomás között már elkészült. Február 2-től — a kedvező időjárást kihasználva — *Kiskorpád—Jákó—Nagybajom—Beleg* állomásközben láttak munkához a felsővezeték-építők. Egy időben a kaposvári 120/25 kV-os transzformátorállomás szerelésén is dolgoznak.

Megtudtuk azt is, hogy erre az évre a MÁV-nak vonalvillamosításra 273 millió forint áll rendelkezésére. Hogy ebből mire futja? *Csupán arra, hogy elvégezhetők azok a feladatok, amelyek a Kaposvár—Somogyszob állomások között a május végére tervezett villamosüzem felvételéhez feltétlenül szükségesek.* Ugyanakkor több fontos, a villamosításhoz kapcsolódó létesítmény befejezését későbbre kell halasztani. Somogyszob—Gyékényes között pedig — pénz hiányában — a további munkákat le kellett állítani. Emiatt az 1992 végéig a Somogyszobtól Gyékényesig tervezett üzemfelvétel nem valósul meg.

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa 1992. február 5-én tartott ülésén a szövetség operatív irányítása céljából tizenkilenc tagú ügyvivő testületet választott.

A szövetségi tanács 96 százalékos szavazati aránnyal a testület tagjai közé választotta Papp Pált, szakszervezetünk elnökét.



Decemberben vámudvar nyílt Józsefvárosban. Erről szóló képes tudósításunk az 5. oldalon (Tüttő Tibor felvétele)

Fórum a közlekedésről

Siklós Csaba közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter január 22-én Pécsett, a MÁV oktatási központjában rendezett fórumon találkozott déldunántúli közlekedési, hírközlési és vízügyi szakemberekkel. A miniszter elöljáróban az elmúlt évben végzett munkát értékelte, majd az ez évi feladatokról, a tervezett fejlesztésekről beszélt. Mint mondotta: a tárca az idén 8 milliárd forintot fordíthat feljesztésre. Ebből az összegből nem sok mindenre futja.

A fórumon *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója, kérdésekre válaszolva, a térségben folyamatban levő és tervezett vasúti fejlesztésekről beszélt.

A vasút és az állam kapcsolata

A vasutak és az állam kapcsolata újraszabályozásának időszerűségét meghatározó okok két csoportra oszthatók.

a) Külső tényezők:

Európában — és itt nem csupán Közép- és Kelet-Európára gondolok — óriási politikai es gazdasági változások indultak el. Ezeknek a folyamatoknak eredményeként az Európai Közösség országainak nemcsak gazdasági és politikai, hanem jogi és közlekedési rendszerei is integrálódnak. A tendenciát nemcsak a közlekedési pályák és a gördülő állomány egységesítése jellemzi, hanem törvényszerű, hogy azonos kapcsolatrendszer alakuljon ki az állam és a közlekedési vállalatok között is.

Az Európai Közösség konkrét ajánlásokat dolgozott ki az új vasútfinanszírozási rendszerre. Meghatározták az európai vasúti politika irányelveit. Ezek — a célok szempontjából — minden tagország számára kötelező érvényűek, de az alkalmazott formák es eszközök megválasztása a tagországok illetékességi körébe tartozik.

A magyar vasutak hálózata szervesen kapcsolódik az európai vasúti rendszerekhez, ezért törvényszerű, hogy figyelemmel kell kísérni az új európai vasútpolitikai elveket.

Abban az esetben viszont, ha belátható időn belül szervesen kapcsolódni akarunk Európához, akkor — nemcsak figyelemmel kell kisérni, hanem — meg kell valósítani a korszerű európai vasúti koncepciót. Hasonló módon, mint ahogy azt egyes nyugat-európai országok már megtették.

Ide tartozik az a megjegyzés, hogy az állam—vasút kapcsolat újraszabályozásának gondolatával foglalkozik a volt KGST-tagországok többsége is.

b) Belső tényezők:

A közelmúlt politikai és gazdasági rendszerváltásának eredményeként fokozatosan kialakult hazánkban a piacgazdaság. A vállalkozói alapon működő termelés, kereskedelem és szolgáltatás igen fejlett infrastruktúrát igényel. Az infrastruktúra — ezen belül természetesen a közlekedés is — a működő piacgazdaság kiépítésének nélkülözhetetlen feltétele. Az új gazdasági körülmények között felértékelődik a közlekedés jelentősége.

A piaci viszonyok azonban a közlekedés területén egyes közlekedési ágak egymás közti viszonyában is érvényesülnek. Általános nemzetközi tapasztalat azonban, hogy a közlekedési tevékenység egy része közüzem jellegű, ahol korlátlan tiszta piaci viszonyok csak bizonyos korrekcióval érvényesíthetők. Az állam ugyan nem tud teljesen kilépni a közlekedés működtetéséből, irányításából. Példa erre a vasúti közlekedés, a közutak üzemeltetése, a városi közlekedés egyes területei, ahogy éppen a társadalmi igények kielégítésének érdekében megmarad az állami beavatkozás. Mivel a közlekedésben is érvényesülni fognak a piaci viszonyok és az állam teljes egészében e területről nem tud kivonulni, alapvető feladatként jelentkezik részéről az azonos versenyfeltételek megteremtése. Tehát az új helyzethez igazodóan újra kell szabályozni az állam és a vasút kapcsolatát.

Ez az igény nem tekinthető egyedi esetnek, hiszen a magyarországi vasutak történetében számos példát találunk arra, hogy amikor a politikai, gazdasági körülmények alapvetően megváltoztak, a vasutak és az állam kapcsolatát mindig újra szabályozták.

Így volt ez a:

— reformkor idején, amikor az iparosítás kezdetén Európában megjelentek az első vasútvonalak. Az állam és a vasút kapcsolatát az első vasúttörvény (1836), majd a Széchenyi nevéhez fűződő első közlekedéspolitikai koncepció szabályozta;

— *1948-ban vette kezdetét az úgynevezett direkt tervutasításos gazdaságirányítás.* Nyilvánvaló, hogy ez a változás a vasút és az állam kapcsolatában is megnyilvánul. Ennek eredményeként jött létre, egy szervezet keretében, a KPM I. Vasúti Főosztály — MÁV Vezérigazgatóság;

— az 1980-as évek elején — nyilvánvaló alkalmatlanság miatt — a közvetlen irányítást felváltotta az indirekt gazdaságirányítás. Ennek eredményeként az állam fokozatosan kivonult a vállalatok — így a vasutak finanszírozásából. *Az eredmény a vasút teljes leépülése.*

A vasút súlyos problémáinak oka elsősorban a korábbi — úgynevezett „maradék" elvű — finanszírozási stratégiában keresendő. A piacgazdaság megköveteli a több évtizede felhalmozódott elmaradás felszámolását és a fejlett európai országok színvonalához közelítő vasúti struktúra létrehozását.

A legfontosabb cél a további állapotromlás megállítása, a vasúti hálózat állapotának javítása, egy korszerűbb vasúti rendszer működtetése.

Természetes, hogy az új gazdasági környezetben megváltozik az állam szerepe. A piacgazdaság körülményei között az állam azokból a tevékenységekből, melyek vállalkozási alapon végezhetők, kivonul.

Az állam gazdasági szerepének általános csökkentése mellett a vasúti közlekedés infrastruktúrája és közcélú vasúti szolgáltatások területén a jövőben is meg kell tartani — vagy inkább erősíteni kell — az állami felelősségi kört Ezért egyértelműen el kell választani a piacosítható és a közösségi felelősségi körbe tartozó területeket.

A vasút területén az államnak a pályával kapcsolatos feladatokat át kell vennie, és a személyszállítási díjbevételeket az önköltség mértékéig ki kell egészítenie. A versenyszférába tartozó vasúti szolgáltatások közül az áruszállítási, szállítmányozási és idegenforgalmi tevékenységet a vasútnak vállalkozási alapon kell végeznie. *A vasutat a fuvarozási kényszer alól teljesen vagy részlegesen mentesíteni kell.*

A gazdasági vagy társadalompolitikai okokból végzendő, áron alul teljesíthető szállítási feladatok — például kombinált szállítások — költségeit az államnak ki kell egyenlíteni. Kisforgalmú mellékvonalak üzemeltetési költségeihez, a további üzemben tartás érdekében az érintett önkormányzatok hozzájárulására is szükség lehet, vagy koncessziós alapon is üzemeltethetők.

Szükséges még a vasút szervezetének korszerűsítése, a technológiai folyamatok ésszerűsítése, a kereskedelmi és marketing tevékenység jelentős fejlesztése.

A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium előterjesztése alapján a kormány egyetértett azzal, hogy az állam és a vasutak pénzügyi kapcsolatrendszerének újraszabályozása szükséges. Felhívta a közlekedési, hírközlési és vízügyi minisztert, hogy az állam és a vasutak pénzügyi kapcsolatrendszerének újraszabályozására vonatkozó — változatokat is tartalmazó — javaslatot terjesszen a kormány elé.

A kormány tudomásul vette, hogy az állam és a vasutak kapcsolatrendszerének lehetséges változatait — a szükséges közgazsági hatásvizsgálatok elkészítése után — a következő alapelvek szerint kell kidolgozni.

a) az állam feladata a vasúti pályákkal kapcsolatos költségek teljes vagy részleges átvállalása,

b) a pályát használó vasút az államnak pályahasználati díjat fizet,

c) a kereskedelmi alapon nem végezhető, az állam által hatósági áron igényelt szolgáltatásoknál az önköltséget fedező finanszírozás felosztásának arányát az állam és a megrendelők (utasok) között az állam szabja meg. *A kormány határozatának végrehajtása céljából hatásvizsgálatok elvégzését rendeltük meg a svájci Knight Wendling AG-nél. Ez a cég korábban elvégezte a MÁV tevékenységének átvilágítását, és kidolgozta a vállalat 2000-ig szóló stratégiai tervét.* A DB-nél és az SBB-nél korábban végzett referenciamunkái alapján alkalmasnak tartottuk arra, hogy a magyar viszonyok ismerete mellett hasznosítani tudja nemzetközi tapasztalatait is. A szerződésben előírtuk, hogy a megbízott alvállalkozóként vonja be a munkába a legnevesebb magyar közlekedésgazdasági szakértőket is. Elkészült a több ezer oldalas számítási háttéranyag, majd ennek alapján egy 280 oldalas zárójelentés.

A munka folyamán sor került néhány európai vasút hasonló törekvéseinek áttekintésére is. Ennek során felszínre kerültek olyan általános tapasztalatok, amelyeket a hazai rendszer kidolgozásánál figyelembe kell venni.

— Az európai vasutaknál az EK előírásain alapulóan bevezetett rendszerekben csak az infrastruktúra állami finanszírozása és a vasútüzem önállósítása, piaci alapokra helyezése a közös vonás. A megvalósítás részleteiben azonban szinte mindenütt más eszközöket alkalmaztak, eltérő szervezeti megoldásokkal.

— *Az államok a bevezetett rendszereket nem tekintik véglegesnek, időnként elvégzik a szükséges korrekciókat.*

— Minden vasútnál fokozatosan finomítják a számviteli rendszereket a szolgáltatások költségeinek pontosabb kimutatása céljából.

— Az államok a vasúti infrastruktúra és a közszolgáltatások terhei mellett külön támogatást nyújtanak a kombinált fuvarozási módok elterjesztéséhez környezetvédelmi megfontolásokból.

A hatásvizsgálat a valós helyzetre és a prognosztizált gazdasági mozgásokra épül, figyelemmel a kormány négy évre szóló gazdasági programjára, mint legfontosabb kiindulási feltételre. A gazdasági rendszerváltás eredményeként a korábbi tartós összefüggések megbomlottak, sehol sem található olyan kész, kipróbált modell, amely egy szocialista társadalmat és gazdaságot „szociális piacgazdaságba" vezetne át. *A prognózisok több minisztériummal készült interjúk alapján kerültek kidolgozásra. Ezek alapján 1991—93-ban a szállítási teljesítmények alakulásában negatív tendenciákkal kell számolni.*

A rendkívül korlátozott fejlesztési lehetőségek miatt az anyagi erőforrásokat elsősorban a nemzetgazdaságilag meghatározó fővonali hálózatra kell koncentrálni. Más megítélés alá esnek a gyenge forgalmú, nem gazdaságos mellékvonalak.

Gazdasági szempontból kívánatos lenne néhány mellékvonal megszüntetése, illetve önkormányzati finanszírozása. Jelenleg azonban az érintett vidékek közlekedési ellátása más eszközökkel nem biztosítható megnyugtató módon.

A korábbi vonalmegszüntetések máig kiható politikai-gazdasági és hangulat következményeit tekintve nem javasoljuk mellékvonalak azonnali megszüntetését. A nem gazdaságos, gyenge forgalmú mellékvonalak kérdését azonban a jövőben napirendre kell tűzni. *A számviteli rendszer finomításával először ki kell dolgoznunk egy olyan módszert, mely alkalmas egyes vonalak komplex, nemzetgazdasági szintű vizsgálatára.*

Három járható út képzelhető el:

— a vasútüzem egyszerűsítése és ésszerűsítése árán a költségek jelentős csökkentése és az adott vonal gazdaságossá tétele. Ez felel meg leginkább a többi vasút gyakorlatának. Tény azonban, hogy ez többnyire egyszeri ráfordítási igénnyel jár, és ugyanakkor esetenként a szolgáltatás minőségének csökkenését is tudomásul kell venni a vonal megmaradása érdekében,

— az üzemeltetés veszteségeinek átvállalása az állam, illetőleg az önkormányzat részéről. A jövőben a mellékvonalak sorsának eldöntésében az önkormányzatoknak egyre inkább meghatározó szerepet kell vállalniuk,

— a korábbi tapasztalatok alapján elsősorban üzemszünet bevezetését tartjuk lehetségesnek megfelelő érdekegyeztetés után a nyereségessé nem tehető és önkormányzati eszközökkel sem finanszírozható vonalakon (a vonal, illetve a nyomvonal megtartása mellett), mivel az egyszer megszüntetett és felszedett vonal későbbi igény esetén csak irreális költségekkel állítható vissza, tehát bármely visszafordíthatatlan döntés károkat okoz.

Mindhárom változatra a fejlett vasutak gyakorlatából nagyon jól működő példák vannak.

Hangsúlyozni szeretném, hogy a gyenge forgalmú mellékvonalak forgalmának közútra terelésére is vannak nagyon jól bevált — és az utazóközönség által is elismert — francia megoldások. Természetesen ez azonban Franciaországban nem jelenti a vasútvonal azonnali felbontását. Ha a rendszer nem jól működik, a vasúti forgalom visszaállítható.

A magyar vasutak döntően a pályaköltségek terhei miatt nincsenek versenyhelyzetben a közlekedési piacon. Ezért sarkalatos kérdés a pályahálózat fejlesztésének és üzemeltetésének állami finanszírozása.

A vasúti infrastruktúra (pályahálózat) elhatárolásánál — kisebb eltéréssel — az EK által ajánlott megoldást vettük alapul. A magyar vasutaknál ugyanis az infrastruktúra üzemeltetésének egyes létesítményei és tevékenységei szervezetileg hagyományosan a vasútüzemhez tartoznak. (Például üzemirányítás, forgalmi szolgálat.) Elképzelésünk szerint ezért csak a pályát, a vágányhálózatot, áramellátó berendezéseket, műtárgyakat, biztosítóberendezést és az épületek egy részét tekintjük infrastruktúrának, mert ez felel meg a vasút hagyományos szervezeti rendszerének. Nem tekintjük viszont ide tartozónak az infrastruktúra üzemeltetésének területeit, vagyis a forgalom irányítását és lebonyolítását. Ugyanezt a módszert követte több más, így például a svájci és az osztrák vasút is.

Amennyiben a pályafejlesztés és -fenntartás állami feladatkörbe kerül, akkor törvényszerű, hogy az azt igénybe vevő vasutak az infrastruktúra használatáért valamilyen díjat fizessenek. A pályahasználati díj többféleképpen határozható meg.

Egyelőre nem javasoljuk teljesítményarányos pályahasználati díj bevezetését a számítási metodika túlzott adminisztrációs igénye miatt.

A szervezeti megoldást illetően a vizsgálat megállapítása szerint az első lépcsőben csak a vasúton belüli költségelválasztás szükséges a szervezet érintetlenül hagyásával.

Az infrastruktúrához, illetve a vasútüzemhez tartozó költségek olyan elkülönített elszámolási rendszerét kell bevezetni, amely az EK-irányelvekkel összhangban ellenőrizhetően megakadályozza a keresztfinanszírozást.

Az infrastruktúra kezelésével az állam a közforgalmú vasutakat bízza meg, de megtartja az infrastruktúra fejlesztéssel kapcsolatos döntési és ellenőrzési jogot. A későbbiekben — ilyen irányú igény felmerülése esetén — megtörténhet az infrastruktúrához, illetve a vasútüzemhez tartozó egységek szervezeti elkülönítése is.

A korábbi évtizedek infrastruktúrát elhanyagoló fejlesztési gyakorlatán változtatni kell. Fokozatosan pótolni kell az elmaradt hálózatfejlesztéseket. A pótlás üteme természetesen a költségvetés lehetőségének függvénye. Ennek figyelembevételével három változat kidolgozására kerül sor:

Az „A" változat esetén a vasút 2000-re éri el a nyugat-európai vasutak jelenlegi átlagos fejlettségi színvonalának mintegy 70 százalékát. A fejlődés elsősorban a törzshálózati vonalakon és a város környéki közlekedésben következik be, de ennél a változatnál mellékvonali fejlesztések is lehetővé válnak. *Átépülnek és korszerűsödnek a legfontosabb tranzitútvonalak.* A Budapest—Hegyeshalom, Budapest—Kelebia vonalakon korszerű járművekkel nagy sebességű személyforgalom bonyolódhat, és korszerűsödik a Gyékényes—Záhony irány is.

A legfontosabb rendező pályaudvarok és csomópontok átépítésével és egy számítógépes szállításirányítási rendszer megvalósításával gyorsul az áruszállítás. Egészségesen fejlődik az Európában ugrásszerűen növekvő mértékű kombinált (közúti-vasúti) fuvarozás.

Az „A" változat esetén az összes finanszírozási igény az összes vasúti befizetés figyelembevételével az állami költségvetés terhe 227,5 milliárd forint.

A közbenső „B" változat megvalósítása azt jelenti, hogy a MÁV műszaki szinvonala az európai vasutakat megközelítő trend szerint fejlődik, tehát a különbség nem mérséklődik. Ennél a változatnál a pályakorszerűsítés csak a törzshálózat 80 százalékára terjed ki. Nem lesz fejlesztés a mellékvonalakon, vagyis ott konzerválódnak a jelenlegi sebesség- és tengelyterhelési viszonyok.

A „B" változat költségvetési terhe 203 milliárd forint.

A minimális célként kidolgozott „C" változat csak arra képes, hogy megállítsa az infrastruktúra felélésének folyamatát. Jelentősebb működési zavarok a vasúton belül ugyan nem várhatók, de a vasút visszafejlődik, 1990-es színvonalnál is alacsonyabb szintre kerül, a kül- és belföldi piacvesztés folytatódik. Magyarország fokozatosan kiszorul a jól fizető nemzetközi szállításokból. A mellékvonalak szolgáltatási színvonala jelentősen csökken. Több vonalon üzemszünetet vagy további sebességkorlátozást kell bevezetni.

A „C" változat költségvetési terhe 181,5 milliárd forint.

A költségek csökkentésében a vasútnak is szerepe van. A MÁV megindított belső racionalizálása nyomán javul a gazdálkodás hatékonysága, az eredményesség, így az egyes változatoknál számított költségvetési terhet valószínűleg csökkenteni fogja a vasút belső racionalizálása nyomán képződő nagyobb nyereségadó és — főleg a vizsgált időszak vége felé — az önkormányzatok vagy nagyobb fuvaroztatók hozzájárulása a helyi érdekkörű vasutak költségeihez. Ez a csökkenő tényező azonban jelenleg nem számszerűsíthető.

Amennyiben megmarad a vasút jelenlegi finanszírozási gyakorlata, és nem változik a vasútra fordított összegek nagysága (úgynevezett „0" változat, mely nem tekinthető alternatívának), akkor a teljes hálózaton állandósulnak, egyes helyeken fokozódnak a sebesség- és tengelyteher-korlátozások. A mellékvonali hálózat nagy. rész megbénul.

A vasút működésében egyre súlyosabb zavarok keletkeznek, és ezek tovább gyűrűznek a gazdaság egészére. Saját tőkerész hiányában a vasútnak nincs esélye külföldi hitelek felvételére.

A pálya és a járműpark állapota a nettó/bruttó arányt tekintve az irreális 10—20 százalékos tartományba kerül, és alkalmatlanná válik arra, hogy nemzetközi forgalomban részt vegyünk és eleget tegyünk nemzetközi kötelezettségeinknek. A szállítandó áruk és utasok elkerülik az országot, vagy más közlekedési módot választanak. Az elkerülhetetlenülő vasút feladatait az ország közúti közlekedése nem tudja átvállalni. A jelenlegi finanszírozási gyakorlat fenntartása tehát mindezek miatt elképzelhetetlen.

Javaslatunk szerint 1992. január 1-jén be kell indítani az elkülönített költségelszámolást. Tekintettel arra, hogy a számviteli és adótörvény a kidolgozott számokat módosítani fogja, az 1992. évben kimutatott tényleges költségek tapasztalatai alapján javasoljuk az átmeneti időszaknak tekintett 3 évre az állam és a vasutak között egy megállapodás létrehozását. Ez természetesen azt jelenti, hogy az egyes változatokban bemutatott színvonal-emelkedés nem 2000-re következik be.

Az új finanszírozási rendszer bevezetésének eredményeképpen világosan elkülönülnek és követhetőkké válnak a költségek a pályát és a vasútüzemet illetően. Ezáltal megteremtődik egyik legfontosabb előfeltétele annak, hogy létrejöjjön egy önálló, versenyképes, piaci körülmények között nyereségorientáltan működő vasúti üzem, mely valódi érdekeltséggel bír saját hatékonyságának állandó növelésében. Ezáltal hosszabb távon kisebb állami terhet jelent.

Az európai tendenciákkal egyezően lassul az arányeltolódás a környezetet kímélő és nagyobb távolságokon sokkal kisebb fajlagos költségű, vasút és a közút között a közlekedési munkamegosztásban.

A vasútra fordított állami pénzeszközök nagyságától függően megáll a vasút leépülési folyamata, és a szolgáltatások színvonalát emelni lehet. A magyar vasút alkalmassá válik arra, hogy kihasználva kedvező földrajzi helyzetét, integrálódjon az európai hálózatba és megelőzze a nemzetközi áruáramlás átterelődését más országokba.

Gaál István

Maratoni tárgyalások után

Elfogadták és aláírták a MÁV új kollektív szerződését

Több hónapos tárgyalási sorozat befejező aktusaként, 1992. január 31-én aláírták a MÁV 1992-re érvényes kollektív szerződését. A magyar társadalmi-gazdasági élet mai jellemzőit hűen tükröző vállalati helyzet és a szakszervezeti prularizmus szinte minden gyermekbetegségét felvonultató érdekegyeztetési mechanizmus eredményeként — és időnként mindezek ellenére — sikerült elfogadható tartalmú megállapodást kötnie az érdek-képviseleti szervezeteknek a MÁV-val. A MÁV-nál fellelhető — immár tradicionálisnak nevezhető — gazdasági nehézségek mellett az 1992. évi ksz-tárgyalások kapcsán újabb korlátozó tényezőre is figyelemmel kellett lenni.

A munkavállalók meghatározó többségének igényét teljesítve, 1992. január 15-én aláírásra került a Vasutas Dolgozók Besorolási és Alapbér Rendszere, 1992. február 1-jei bevezetési hatállyal.

Ez az önmagában örvendetes tény — a bevezetéshez szükséges magas bértömegigény következtében — a kollektív szerződés több, anyagi kihatású témakörében önmegtartóztatásra kényszerítette a tárgyaló feleket az 1991. évben meghatározottakhoz képest.

A VSz jól felkészült tárgyalócsoportjának sokszor igen kemény vitát kellett folytatni a munkáltatón kívül, némely „ellenérdekű" vagy egy-egy konkrét témában „érdektelen" szakszervezet képviselőivel is, akik az esélyegyenlőség — mint demagógia — hangoztatásával, időt, energiát nem sajnálva érveltek a VSz javaslatai ellen. Volt rá precedens, hogy az érdek-képviseleti oldalon ülő vasutas „kolléga" (például a túlórapótlék tárgyalása során), még a munkáltató által elfogadható mértéket is túlzónak tartotta. A szolidaritásnak ez is egy módja.

A teljesség igénye nélkül bemutatott összes nehézség ellenére elmondható, hogy sikerült tartalmában elfogadható kollektív szerződést aláírni.

Biztos, hogy e sorokat olvasva sokan vitába szállnának. A kételkedőknek, az ellenkező véleményen levőknek azonban figyelmébe ajánlom, hogy az 1992. évi bérfejlesztés jövedelmi kihatásai és a kollektív szerződés anyagi konzekvenciáit kizárólag együtt lehet vizsgálni, majd megítélni. Ennek belátása igen könnyű, mivel az 1992. évre a MÁV, a Vasutasok Szakszervezetének ez irányú javaslatát elfogadta, a korábbi alacsonyabb szint helyett 22 százalékos átlagbérfejlődést irányzott elő, s ezen belül a bértarifarendszer és a kollektív szerződés a jövedelem egy-egy elemét determinálja.

A kollektív szerződést azonban több mint hiba — bűn — lenne csak mint jövedelemszabályozó megállapodást vizsgálni. Egyre fontosabbak azok az elemek, melyeknek nincs vagy alig van közvetlen bérkihatásuk, de a foglalkoztatás módját szabályozzák, illetve a foglalkoztatásbiztonság megőrzését célozzák. **Mai gazdasági körülményeink közepette ez igen fontos szabályozói kör, és a Vasutasok Szakszervezete ezt a kérdéskört hangsúlyozottan kezelte — nem is eredménytelenül.**

A következőkben tekintsük át a kollektív szerződés főbb változásait, nem fontossági sorrendben, mert ilyet talán nem is lenne célszerű felállítani; szükség esetén összehasonlítva az 1991. évi szabályozással és a MÁV által korábban javasolt mértékekkel is.

1. (1. §) A kollektív szerződés hatálya 1992. február 1.—1992. december 31. E §-ban új elem a Szakági Függelékek megkötésének kötelezővé tétele.

2. Törlésre került a *„dolgozói vita"* intézménye, mivel a dolgozói vitafórumokon (számuk több mint ezer volt) elhangzott javaslatok, vélemények érdemi módon nem voltak egységesíthetők, összegezhetők. A munkavállalói vélemények munkáltató általi gyűjtése, tolmácsolása az érdek-képviseleti tevékenység keretein belül elfogadhatatlan. A VSz hatékonyabb rendszerre lát lehetőséget.

3. Megszűnt az érdekképviselet anyagi (pénzbeni) támogatása, mely elsősorban a saját tagdíjbefizetéseiből működni képtelen szervezeteken segített elsősorban. (VDSZ, munkástanácsok, VFSZSZ.) Az infrastrukturális feltételeket a MÁV a továbbiakban is biztosítani fogja. (Helyiségek, vállalati telefonvonal, fűtés, világítás stb.)

4. Nem született megállapodás a jogsegélyszolgálat anyagi (pénzbeni) támogatása tárgyában (a finanszírozási kötelezettséget előíró jogszabály 1991-ben hatályát vesztette), mivel a MÁV megváltoztatta korábbi álláspontját (1992. január 31-én), mely szerint 1991. évi szinten támogatja a jogsegélyszolgálatot. *A keretösszeg felosztásának új rendjére a VSz új tárgyalásokat kezdeményez.* A MÁV teljes hálózatán működtetett VSz-jogsegélyszolgálat finanszírozásánál komoly gondot jelent, a MÁV finanszírozásbeli visszalépése, melynek csupán egyetlen megoldási módja van: növelni kell a tagdíjakból eddig erre fordított összeget. A munkavállalók mai helyzetét elemezve ugyanis fel sem merülhet a kérdés, hogy van-e szükség erre az intézményrendszerre.

5. (4. §) Módosult a nem függetlenített szakszervezeti tisztségviselők munkaidő-kedvezményének rendszere. A 14/1987. (IX. 25.) ABMH-rendelet 1. §-ában nem említett érdek-képviseleti tisztségviselőket az alábbi kedvezmény illeti meg.

a) választott tisztségviselők, valamint a Szociális Bizottság tagját a havi törvényes munkaidő 20 százaléka,

b) a Vasutasok Szakszervezete Területi és Tagozati Tanács tagját a havi törvényes munkaidő 30 százaléka.

Az a) és b) pontok alapján járó kedvezmény nem vonható össze.

c) Az a) és b) pontokban meghatározott munkaidő-kedvezmény mértékébe a munkáltatóval való tárgyalás időtartama nem számít be.

6. (8. §) Csak a munkáltató előzetes hozzájárulásával létesíthet mellékfoglalkozást vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyt a valamely vasúti szolgáltatást igénybevevő, vagy a MÁV-nak valamely szolgáltatást nyújtó más szervezettel, vagy magánszeméllyel az a dolgozó, aki az adott szolgáltatással kapcsolatos szerződés megkötésében vagy a szerződési igény érvényesítésében személyesen, vagy beosztott munkatársai által közvetve közreműködik.

7. (9. §) *A hozzátartozók együtt foglalkoztatásának tilalma alól felmentést nyertek a „szolgálatukat együtt ellátó forgalmi utazó hozzátartozók".* (VSz-javaslat)

8. (11. §) Az általános felmondásról szóló szabályozás módosított eleme a következő: „Azoknak a dolgozóknak, akiknek felelősségvállalási nyilatkozatot kell tenniük, a felmondási idejük az Mt. V. 25. § a) pontjában meghatározott időn túlmenően, a helyi függelékben meghatározott mértékben, legfeljebb három héttel meghosszabbodik."

9. (14. §) A vállalati végkielégítés elfogadott mértéke (a vasutas-szakszervezet által kidolgozott) sarkalatos szabályként került tárgyalásra. A VSz folyamatosan nagy hangsúlyt helyezett arra, hogy a MÁV által javasolt kötelező jogszabályi mértéken felül drágává tegye a munkáltatónak az elbocsátást. Hosszú, többfordulós vita végén, a MÁV csak a VSz kompromisszumos javaslatait fogadta el az alábbiak szerint:

„1./A dolgozót, az Mt. 27/A §-ában meghatározott feltételeket is figyelembe véve és a jogszabályi mértéket beszámítva, az alábbi összegű végkielégítés illeti meg:

a) legalább 3 évi MÁV-munkaviszony esetén egyhavi,

b) legalább 5 évi MÁV-munkaviszony esetén kéthavi,

c) legalább 10 évi MÁV-munkaviszony esetén öthavi,

d) legalább 15 évi MÁV-munkaviszony esetén héthavi,

e) legalább 20 évi MÁV-munkaviszony esetén tízhavi,

f) legalább 25 évi MÁV-munkaviszony esetén tizenegy havi,

g) legalább 30 évi MÁV-munkaviszony esetén tizenkettő havi átlagkeresete.

Az előzőekben meghatározott végkielégítés mértéke háromhavi átlagkereset összegével emelkedik, ha a dolgozó munkaviszonya az öregségi nyugdíjjogosultság megszerzését megelőző öt éven belül szűnik meg.

Az egyhavi átlagkereset összegének meghatározásánál az Mt. 27/A § (6.) bekezdését is figyelembe kell venni."

Különös figyelmet érdemel az az előírás, hogy a dolgozót e § alkalmazása során sem illeti meg a végkielégítés az alábbi négy esetben:

— Ha a dolgozó a létszámleépítés vagy az átszervezés során a részére a munkáltató által felajánlott másik, megfelelő munkakört nem fogadta el.

— Ha a dolgozó az előzetesen felajánlott részmunkaidős foglalkoztatást nem fogadta el.

— Ha a dolgozó az előzetesen felajánlott korengedményes nyugdíjaztatásra vonatkozó munkáltatói ajánlatot nem fogadta el.

— Ha az Mt. 27/A § (2.) bekezdés b) pontjában meghatározott feltételek fennállnak.

A végkielégítés jogszabályi mértéke — természetesen — az első három feltétel fennállása esetén is megilleti a dolgozót, ám ez alacsonyabb mértékű mint amit a kollektív szerződés tartalmaz. Fontos tudnivaló, hogy a jogszabályi mértékű végkielégítés szja-mentes, az azon felüli mérték adóköteles jövedelemnek minősül.

Megőrizte a VSz azt a vívmányt is, hogy a végkielégítésben részesülő dolgozót a belföldi vasúti menetkedvezmény és a munkásszálláson való elhelyezés mindaddig — legfeljebb azonban a munkaviszony megszűnését követő év végéig — megilletik, amíg a másik munkáltatónál munkaviszonyt nem létesít, vagy vállalkozást nem kezd. A menetkedvezményt — a dolgozót megillető időtartamig — a családtagok részére is biztosítani kell.

10. (15. §) (A VSz tárgyalásának eredményeként fogadta el a MÁV 1991. évi ksz 17. §-ának továbbfejlesztéseként.) A munkáltató és az érdek-képviseleti szervezetek együttműködése létszámleépítés esetén. (E szabályozás különös fontosságára tekintettel a teljes szöveget ismertetjük.)

1. A munkáltató — az Mt. 10/A § (2) bek. b) és d) pontjai, valamint az Mt. 10/B § (2) bek. alapján — köteles az illetékes érdek-képviseleti szervezetek előzetes véleményét kikérni az átszervezésre, átalakításra és korszerűsítésre, valamint a dolgozók nagyobb csoportját érintő munkáltatói intézkedések tervezeteire vonatkozóan.

E körbe tartoznak:

a) a MÁV belső szervezetének átalakítására, korszerűsítésére vonatkozó tervezetek,

b) a MÁV egyes szervezeti egységeit (főnökség, üzem stb.) érintő racionalizálási, privatizálási tervezetek, (például valamely szervezeti egység egyszemélyes kft.-vé történő alakítása.)

c) a MÁV-ra vonatkozó privatizálási tervezetek,

d) a MÁV átalakulása (1989. évi XIII. tv.) A véleménykikéréseknek időpontjait a 119/1991. (IX. 12.) Korm. r. és egyéb jogszabályok határozzák meg.

2. Ha az 1. pontban megjelölt valamely munkáltatói intézkedés következtében olyan mértékű létszámleépítést kell végrehajtani, amelyre a jogszabály a munkáltató számára előzetes tájékoztatási kötelezettséget ír elő, a munkavállalók és meghatározott szervek (például munkaügyi központok) vonatkozásában, a tájékoztatást egyidejűleg az 1991. évi IV. tv.-ben meghatározott tartalommal és időpontban, minden esetben meg kell küldeni az illetékes érdekképviseleti szervezetek részére is.

3. Az 1991. évi IV. tv. 23. § (1) bek.-ben meghatározott bizottság feladata — feltéve, hogy a helyi viszonyok ismeretében a bizottság másképp nem rendelkezik: —

a) a létszámleépítés elveinek meghatározása,

b) a létszámleépítés ütemezése,

c) a létszámleépítéssel érintett dolgozók helyzetének — a lehetőségek szerinti — rendezése.

A c) pont keretében különösen:

1. más munkakörbe (munkahelyre) irányítás és ezzel szoros összefüggésben a dolgozó átképzése,

2. más munkáltatóhoz áthelyezés kezdeményezése,

3. korengedményes nyugdíjazás kezdeményezése.

(Megjegyzés: a fenti szabályozáson túlmenően, a munkáltató és az érdek-képviseleti szervezetek megállapodása szerint e kérdéskör további pontosítása is részletezésre kerül végrehajtási utasítás keretében. Az egységes értelmezés érdekében idekerül felvételre a régi paragrafus átemelt szövege is.)

11. (17. §) A munkaidő tekintetében a régi szabályozás 3. pontja változott az alábbira: *„A kollektív szerződésben vagy annak alapján a helyi függelékben meghatározott munkaidő-beosztástól csak különösen indokolt esetben, az illetékes szakszervezeti szervezetekkel egyetértésben lehet eltérni.* (Például az adott munkaidő-beosztás fenntartása a folyamatos foglalkoztatást veszélyezteti).

Tekintettel arra, hogy a helyi függelékben meg kell határozni valamennyi munkakörre az alkalmazandó munkaidő-beosztást, e szabály azt is jelenti, hogy szakszervezeti egyetértés kell ahhoz, hogy a munkáltató egyéni munkaszerződés-módosítási ajánlatot tegyen —, ha a módosítás a munkaidő-beosztás módosítására vagy arra is vonatkozik.

12. (20. §) E § az utazószolgálatot ellátó dolgozók munkaidejét szabályozza. A várakozási időre, a távolléti órára, ezek mértékére, díjazására vonatkozó előírások nem változtak. Ez igen megbecsülendő eredmény, mivel a MÁV javaslata úgy szólt, hogy a forduló-, illetve közbenső állomáson az újabb vezénylésig terjedő idő — ha a két órát eléri vagy meghaladja — várakozási időnek minősül, s erre az időre a személyi alapbér 50 százaléka illeti meg díjazásul. *Sikerült a 6 órás időtartam megőrzése. Ennek vitája során* — a közös érdekeltségből következően — *szinte csak a munkáltatót kellett meggyőzni. Saját érdekeltségüknél fogva szolidáris volt a „legszolidárisabb" szakszervezet — a mozdonyvezetőké is.*

Új előírás, hogy a vonat átadás-átvételére, illetőleg vontatójármű előkészítésére, utánkezelésére szükséges időnormákat a szakági függelékben, a fel- és lejelentkezések helyét és időtartamát helyi függelékben kell meghatározni. (Ez korrekt és rugalmas szabályozás.)

13. (20. §) Az utazószolgálatot ellátó dolgozó egy szolgálatban eltölthető idejének szabályai lényegében nem módosultak. Változás, hogy a szolgálati idők megszabott felső határától — helyi függeléki szabályozással — felfelé 2 órával, mellékvonalon négy órával el lehet térni. Ezen túlmenően növelhető az egy szolgálatban teljesíthető szolgálati óra a várakozási idővel, a lejelentkezési idővel, és a honos, vagy a lejelentkezésre kijelölt szolgálati helyre irányuló önköltségi utazás időtartamával. (Megjegyezendő, hogy a MÁV eredeti javaslata szerint a lejelentkezéshez kapcsolódó önköltségi útnak csak az egy órát meghaladó részét lehetett volna munkaidőként elszámolni, illetve díjazni!) *(Kiemelkedő VSz-siker!)*

14. (23. §) A váltásos (forduló) szolgálatot ellátó dolgozó munkaidő-beosztása:

1. *A váltásos (forduló) szolgálatot ellátó dolgozó munkaidejét az évi munkaidőkeret alapulvételével, a feladatok függvényében, havi keretben kell megállapítani a helyi függelékben.* A havi munkaidőkeretet, azon belül a két-, három- vagy négybrigádos rendszerű váltásos (fordulós) munkarendet felolvasókönyvben kell elkészíteni, és az érintett dolgozóval a tárgyhónapot megelőző hónap utolsó napjáig kimutathatóan közölni kell.

2. Az egy szolgálatban eltölthető munkaidő legkisebb mértéke 6 óra, felső határa — a 3. pontot figyelembe véve — 16 óra.

3. *Váltásos (fordulós) munkarendben az egyes szolgálatok időtartamát, valamint a 16 órás felső határtól 2 órával felfelé történő eltérést a helyi függelékben kell meghatározni.*

4. Ha a munkáltatás indokolja, a váltásos (fordulós) szolgálatot ellátó dolgozók a helyi függelékben meghatározott munkakezdési, illetve munkavégzési időpontoktól eltérően is vezényelhetők. Az eltérő vezénylési alkalmak száma havonta a 8 esetet nem haladhatja meg. Az eltérő vezénylést legkésőbb az előző szolgálat letelte előtt kell kimutathatóan közölni.

E § 4. pontja elég nehezen nyerte el végső tartalmát. Amiért a munkáltatóval a VSz-nek sikerült ebben az új elemben megegyezni a munkáltatóval, a többi érdek-képviseleti szervezet aktív statisztálása közepette, annak egy fő oka van. Nevezetesen az, hogy

a VSz partner kíván lenni minden ésszerű és indokolt munkaidőalap csökkentési szabályozásban, amely a legcsekélyebb mértékben is hozzájárulhat a foglalkoztatás biztonságához. E szabály pedig vitathatatlanul szolgálhatja e célt, ésszerű és átgondolt alkalmazása mellett.

15. (24. §) Az utazószolgálatot ellátó dolgozó átvezénylési díja 200 forintról 300 forintra módosult. A nem utazó dolgozók átvezénylési díjában nem sikerült megállapodni, így őket továbbra sem lehet átvezényelni. (Ha egy nem utazó dolgozó vezénylése szerinti időben és helyen szolgálatra [munkavégzésre] jelentkezik, a munkáltatót a szolgálat [munkaidő] teljes tartamára foglalkoztatási kötelezettség terheli, ennek bérezési kötelezettségével együtt.)

16. (25. §) Az utazó és fordulós dolgozó havi munkaidőkeretének módosítása: Ha a fordulós vagy utazó dolgozónak a felolvasókönyv szerint, a havi munkaidőkerete nem teljesült (mínusz óra keletkezett), ennek a következő hónapban történő pótlásáról a szolgálati főnök köteles gondoskodni. *A dolgozó következő havi kötelező munkaideje az elmaradt órák számával — legfeljebb 12 órával — növekszik.* Erről a dolgozót legkésőbb a növelt munkaidejű hónap harmadik szolgálatakor értesíteni kell. Az év utolsó hónapjában felmerülő munkaidőhiánnyal a következő év, illetve a következő év első hónapjának munkaidőkerete nem növelhető meg.

17. (27. §) Az osztott munkaidő tekintetében látszólag semmi változás nem történt, maradt az 1991. évi szabályozás.

A munkáltató javaslata 2 órás megszakítást tartalmazott, a VSZ álláspontja a minimális 6 órás megszakítás volt. A munkáltatói kompromisszumot elfogadtuk annak mérlegelésével, hogy a minimum 6 órás megszakítás lényegesen növelte volna a munkaidőalapot.

18. (31. §) Az egyéb munkarendek közé (5+5, 6+3, 8+4) felvételt nyert a 4+3 munkarend (munkaidő beosztás), mint új elem. Erre a munkarendre két alternatíva vonatkozik, a hétfő-csütörtöki munkanapbeosztás, illetve a kedd-pénteki változat. A munkarend egy dolgozóra, illetve a munkavállalók kisebb csoportjára (például egy tolatócsapatra) nem alkalmazható. Ha a bevezetés feltételei adottak, e kedvező munkarend bevezetésével számottevő költségmegtakarítás érhető el, a napi 10 órás munkaidő (4 napon át) pedig nem tekinthető túlzottan terhelőnek.

19. (32. §) A kényszerszabadságolás új intézmény, s mint nevében is olvasható — kényszermegoldás, tartós foglalkoztatási probléma kezelésére készült, mondhatni kényszerű elbocsátások kivédésére, olyan esetekre, amikor már a részmunkaidős foglalkoztatás sem célszerű. E szabályozás az alábbiak szerint nyert elfogadást (teljes szöveg):

1. Ha a munkáltató foglalkoztatási kötelezettségének a jogszabályokban, valamint a kollektív szerződésben biztosított lehetőségek figyelembevételével sem tud eleget tenni (tartós foglalkoztatási gond), a dolgozókat kényszerszabadságra lehet küldeni.

2. Tartós foglalkoztatási gond, ha az adott szolgálati helyen (főnökség, üzem, hivatal stb.) vagy annak valamely egységénél a megelőző hónapban a kötelező munkaidőnek legfeljebb a 85 százaléka teljesült vagy az egyes műszakokon belül a produktív idő alatti teljes körű munkával történő ellátás nem volt megoldható.

3.) Ha a dolgozó évi rendes szabadsága (illetve annak egy része) még megvan, elsősorban azt kell a dolgozó részére kiadni. A kényszerszabadság részeként kiadott rendes szabadság tartama nem haladhatja meg, a dolgozót a kényszerszabadság

(Folytatás a 4. oldalon.)

Aláírták a MÁV új kollektív szerződését

(Folytatás a 3. oldalról.)

leteltének időpontjáig megillető szabadság arányos részét. A dolgozó kérésére az arányos résznél több is kiadható.

4. *A kényszerszabadság tartama naptári évenként a 60 munkanapot nem haladhatja meg. Ennél magasabb mértéket az illetékes érdek-képviseleti szervezetekkel egyetértésben állapítható meg.* A kényszerszabadságra részeként kiadott rendes szabadságon 60 munkanapba —, illetőleg az ennél magasabb mértékbe — nem számítható be. A kényszerszabadság legrövidebb időtartama 1 hét.

5. A kényszerszabadság konkrét mértékét az illetékes szakszervezetek véleményének figyelembevételével kell meghatározni. A kényszerszabadság alkalmazása kizárólag a szakági irányítást ellátó szerv előzetes engedélye alapján történhet, amely az engedélyezést megelőzően, köteles egyeztetést lefolytatni az illetékes érdek-képviseleti szervezetekkel.

6. A kényszerszabadságnak a rendes szabadság által nem fedezett részére a dolgozó átlagkeresetének (vagy ha kedvezőbb, akkor a személyi alapbérének) 65 százalékát, de legalább a MÁV-nál érvényes minimálbérnek megfelelő összegű díjat kell folyósítani.

20. (34. §) *A túlmunka díjazása.* A havi munkaidőkeretben foglalkoztatott forduló- (váltásos) és utazószolgálatot ellátó dolgozókat a végzett túlmunkáért 75 százalékos pótlékolási díjazás illeti meg.

Az egységes értelmezés érdekében itt jegyezzük meg (bár ezt a 40. § szabályozza), hogy a heti pihenőnap 100 százalékos pótlékú díjazása természetesen nem változott. Ha a heti pihenőnapokat a munkáltató természetben nem biztosította, úgy a heti pihenőnapon tényleges teljesített szolgálati órára (munkaidőre) a dolgozót 100 százalékos pótlékolású díjazás illeti meg.

Ilyenkor az eredeti pihenőnapon teljesített szolgálatot kell alapul venni. Kivétel e szabály alól a háromhrigádos (12/24-es) fordulószolgálati rendszerben dolgozók, ahol közbeváltásonként 16 órát kell alapul venni, illetve ha 5 vasárnapos hónapban kettő közbeváltást biztosítottak, a harmadik ki nem adása esetén 8 órát kell 100 százalékos pótlékolású díjazással elszámolni.

Tekintettel arra, hogy korábban ennek értelmezésében több szolgálati helyen helytelen gyakorlat volt fellelhető, hangsúlyozni kívánom, hogy a természetben ki nem adott pihenőnapokra elszámolandó 100 százalékos pótlék akkor is megilleti a dolgozót, ha a tárgy hónapban túlórája nem merült fel. Ez az eset a kollektív szerződés 23. § 4. pont nem kellő körültekintéssel történő alkalmazása esetén többször előfordulhat. (E szabályt a 14-es sorszám alatt ismertettük.) Ugyanitt ismertetjük, hogy mely dolgozókra vonatkozik az az előírás (a 35. §-ban), hogy az általuk végzett túlmunkáért pénzbeni díjazás illeti meg őket. A túlmunkát szabadidővel megváltani csak a dolgozók kérésére lehetséges. Ez az alábbi munkakörökre vonatkozik:

— fizikai foglalkozású dolgozók,
— váltásos munkarendben foglalkoztatott, nem fizikai foglalkozású dolgozók,
— művezetők,
— pályamester, blokkmester, távközlőmester és a
— házi nyomdák dolgozói.

Az informálás teljesebbé tétele érdekében el kell mondani, hogy a munkáltató 25 százalékos (20 óráig) javaslatot tett, s volt olyan szakszervezet, amely ezt, energiáját nem kímélve, amíg csak módja volt rá, teljes tekintélyével támogatta.

Csak dicsérni tudom a mozdonyvezetők képviselőit, akik a megegyezés elősegítése érdekében képesek voltak egy 50 százalékos pótlékra vonatkozó kompromisszumos javaslatot tenni. Ennél már csak az dicséretesebb, hogy a megegyezés érdekében, hogy lehetőleg időben hatályos MÁV kollektív szerződés el tudták fogadni a 75 százalékos pótlék mértékét.

21. (36. §) *A készenlét.* Úgy a lakáson, mint a munkahelyen töltendő készenlét felső határa, ha a helyi függelék ennél alacsonyabb mértéket nem állapít meg, 800 óra — naptári évenként. (A munkáltató korábbi javaslata 1200 óra volt, és a helyi függelék felfelé eltérhetett ettől). Szigorúbb lett a vezető beosztású dolgozókra vonatkozó szabályozás. (Szakszervezetünk erre irányuló tevékenysége eredményes volt.)

22. (37. §) *Az ügyelet.* Mértékét tekintve megegyezik a készenlétnél ismertetettekkel, az ott említett szigorítások itt is megtalálhatók. *A díjazás mértéke:*

— szabad-, pihenő és munkaszüneti napon tartott ügyeleti szolgálatért 75 Ft/óra (1991-ben 23—41 Ft/óra, helyi függelék szerint):

— egyéb napokon 50 Ft/óra (1991-ben 23—29 Ft/óra helyi függelék szerint).

23. A vasúti dolgozók bérezésének szabályait a kollektív szerződés 41—46. §-ok tartalmazzák. *Az 1992. január 15-én elfogadott 100271/1992. MHF. A. számú utasítás tartalmazza az alapbér megállapításával összefüggő szabályokat.* Erről korábbi lapunkban cikket közöltünk. Így most — tekintettel a hálózaton fellelhető legkülönbözőbb találgatásokra reagálva — csak annyit tartunk szükségesnek hangsúlyozni, hogy a bértarifarendszerre való ráállás százalékos mértékéről és a bérfejlesztés egyéb elemeiről a MÁV és az érdek-képviseleti szervezetek érdemi tárgyalást még nem folytattak, mivel az összes érintett dolgozó besorolása, ennek kapcsán a konkrét bérigény meghatározása még nem történt meg. Becsült adatok (kinek-kinek) természetesen vannak, de ez nem képezheti érdemi tárgyalás alapját. Ami eldöntött tény:

a bértarifa bevezetési időpontja 1992. február 1., a bérfejlesztés 1992. január 1-jei (visszamenőleges) hatályu lesz, valamint abban is megegyezés született, hogy az 1992. évi átlagbérfejlődés 22 százalékos lesz, és a kollektív szerződés által tartalmazott kényszerintézkedések (részmunkaidős foglalkoztatás, kényszerszabadság stb.) következtében sem lehet kevesebb, mint 19 százalék.

Ehhez feltételként kapcsolódik — a megállapodásban foglaltak szerint — 10 százalék, hálózati szintre értelmezendő létszámcsökkentés. A bérfejlesztés összegét a február havi munkabérrel — 1992. március 12-én, de legkésőbb március 30-ig kell kifizetni.

24. (47. §) **A tizenharmadik havi fizetés.**

1. A MÁV főfoglalkozású dolgozói részére „13. havi fizetést" biztosít, melynek összege azonos a dolgozó kifizetéskori személyi alapbérével.

2. A kifizetés 1992. évi vasutasnap alkalmával történik.

3. Amennyiben a MÁV gazdasági nehézségei a 2. pontban foglalt időpontban történő kifizetést nem teszik lehetővé, a munkáltató kezdeményezésére a felek 1992. április 30-ig tárgyalásokat kezdenek a kifizetés új időpontjáról. Ebben az esetben is azonban a 13. havi fizetés 50 százalékát vasutasnapkor, 50 százalékát pedig legkésőbb 1992. szeptember 30-áig kell kifizetni.

4. A kifizetés feltételeit a szakszervezetekkel egyetértésben kiadott utasítás határozza meg.

(Feltétlenül megjegyzendő, hogy a „kifizetéskori személyi alapbér" alatt — bármely kifizetési módozat valósul is meg, a dolgozó 1992. júniusi személyi alapbére értendő. Már kezdeményeztük a szöveg pontosítását.

25. (48. §) **Műszakpótlék**

1. A több műszakos munkaidőbeosztásban foglalkoztatott dolgozó műszakpótlékának mértéke:

a) a délutáni műszakban végzett munka után járó törzsbér 20 százaléka.

b) az éjszakai műszakban végzett munka után járó törzsbér 40 százaléka.

2. *A havi törzsbér 30 százalékának megfelelő műszakpótlék illeti meg a folytonos munkarendben foglalkoztatott dolgozókat.*

3. A havi törzsbér 10 százalékának megfelelő műszakpótlék illeti meg a 12/36, 13/35, 16/32 órás munkarendben foglalkoztatott dolgozókat — amennyiben a munkaidő a délelőtti, illetve a délutáni műszakra esik —, valamint az 5+5, 6+3, 8+4 munkarendben dolgozókat, ha a munkaköri szüneteket is figyelembe véve a napi munkaidő eléri a 12 órát.

4. A havi törzsbér 25 százalékának megfelelő összegű műszakpótlék illeti meg a 17/55, 18/54, órás fordulószolgálatot ellátó dolgozókat, ha a munkaidőből legalább 6 óra az éjszakai (22—06 óráig terjedő) műszakra esik. Egyéb esetekben ezeknél a munkarendeknél a műszakpótlék mértéke a havi törzsbér 20 százaléka.

5. *A műszakpótlékra való jogosultság feltételeit a jogszabályi meghatározások alapján kell megállapítani (például a folytonos munkarend fogalma).*

26. Kikerült a kollektív szerződés szabályozási köréből (megszűnt) a melegüzemi pótlék és a kiemelt forgalmi jutalék. Megállapodás történt azonban arra vonatkozóan, hogy az 1992. évi bérfejlesztés végrehajtását követően (természetesen az esetleges egyéb pótlékvonzatok kihatásait figyelembe véve) mindkét pótlék alapbéresítésre kerül.

A mozdonyvezetők szakszervezete e pont tárgyalásánál is igen aktív és „segítőkész" volt. Igazi harcostársként álltak ki — a munkáltatói javaslat mellett, ők a vitatott összegek 50 százalékának alapbéresítését tartották volna elfogadhatónak. (Ez sok dolgozó esetében 2000 Ft/hó keresetveszteséget idézett volna elő.) Szerencsére a MÁV tárgyalódelegációja, ezen belül az üzemviteli szakág vezetői, reálisan mérték fel a probléma jelentőségét, mely körülbelül 3000 budapesti dolgozót érint, s így sikerült a VSz-nek egy elfogadható kompromisszumos megállapodásra jutni.

27. (52. §) Egyéb pótlékok. Azokban a munkakörökben, amelyekben az „0.1" számú utasítás (mozdonyvezetőknél a mozdonyvezető-gyakornokok kiképzését szabályozó utasítás) felügyelet alatti munkavégzést ír elő, a betanítást (felügyeletet) külön megbízás alapján ellátó dolgozót a betanítás (felügyelet) idejére személyi alapbére 10 százalékának megfelelő összegű pótlék illeti meg.

(Megjegyzés: a kiképzésekre vonatkozó szakmai utasítások e tárgyú előírásait felülvizsgálva e § egy későbbi időpontban újra tárgyalásra kerül, várhatóan bővül a pótlékban részesülők köre.)

28. (53. §) **Építőipari különélési pótlék.**

A MÁV 12 órás lakóhelytől való távolléti időre vonatkozó javaslatát sikerült visszaszorítani az előző évi 10 órára. Egyértelmű megfogalmazást nyert az építési munkahelyeken foglalkoztatottak igényjogosultságára vonatkozó szabályozása.

29. (54. §) **Kiküldetési költségtérítés** (napidíj). A feltételek nem változtak. A napidíj összege 50 Ft/napra emelkedett. A határátmeneti forgalomban és a közös határállomáson szolgálatot teljesítők napidíjatalányát az eddigi 10 Ft/óráról 12 Ft/órára sikerült felemeltetni. (Csak a VSZ javasolta.)

30. (55. §) **Külföldi kiküldetésben lévők napidíja.** Maradt a régi szabályozás, változás csak a háló-, komfortkocsi-kísérők, étkezőkocsikban szolgálatot teljesítő dolgozóknál van, ahol 8 óra után jár 100 százalékos napidíj.

31. (57. §) *A VSz javaslatára átlagosan (kategóriánként eltérő mértékben) 24 százalékkal emelkedett a vállalati gépjárműveket rendszeresen vezető dolgozók pótléka.*

32. (59. §) **Térítések.** A VSz javaslatát elfogadva, a téli munkaszünetre — fagyszünetre — a dolgozót alapbére 65 százaléka, de legalább a MÁV-nál fizetett minimálbér illeti meg. Ez lényegesen magasabb a jogszabályi szintnél.

— A kötelező oktatáson, és az időszakos vizsgáztatáson eltöltött tényleges idő kerül munkaidőként elszámolásra, de a minimális mérték 4 óránál nem lehet kevesebb.

33. (60. §) A fizetési előleg felső határa 15 ezer Ft-ra emelkedett, odaítéléséről a szociális bizottság dönt.

34. (63. §) Törlésre került a törzsgárdajutalom — a MÁV javaslatára. Indoklása: a bértarifarendszer differenciál a szolgálati évek szerint is. Az itt felszabaduló összeget az étkezési hozzárulás 900 Ft/hó-ra való emelésére, valamint a napidíj 50 Ft/nap-ra való emelésére fordítódik a VSz javaslata szerint.

35. (64. §) A melegétekeztetés térítési díja az alkalmazott nyersanyagnorma 80 százalékkal felemelt értéke (önköltség). Eddig 60 százalékos rezsiköltséget kellett fizetni, amely mára már kevésnek bizonyult.

Kezdeményeztük továbbá a 900 Ft/hó adómentes felhasználási lehetőségének megteremtését, kizárólag az üzemi melegétekeztetésre. Ennek megvalósításától a MÁV nem zárkózott el.

36. (65. §) **Vállalati üdültetés.**

A parlament által elfogadott szja-ról szóló törvény jelentősen megdrágította az üdültetést. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy vagy a vállalati térítési díj vagy az APEH-nek fizetendő adóköteles rész emelkedik jelentősen.

A MÁV eredeti javaslata 60—120 százalékos térítési díjemelést eredményezett volna. Kompromisszumos megoldásként 60—80 százalékos díjemelésről szóló megállapodás született.

Jelentősen emelkedett a gyermeküdültetés térítési díja. Mivel az étkezési nyersanyag értéke 150 Ft-ra emelkedett, 200 Ft/nap térítési díjat kell ez évben fizetni Balatonkenesén és Bodrogolasziban. A többletszolgáltatást is biztosító szaktáborjellegű — 18 év alatti — üdültetés térítési díj — 300 Ft/napra emelkedett.

A családos beutalásoknál megszűnt a térítésmentesség. A megemelkedett anyagi kihatást a vasút nem vállalta, és a nagycsaládos adóalapnövekedés miatt nem is lett volna érdemi segítség. *Megszűnt a 3. gyermek térítésmentessége.* Ezt a jelentős terhet az állami és nem a vállalati szociálpolitikai ellátási rendszernek kell finanszíroznia. A családi vállalati beutalóknál minden gyermek térítési díja a felnőtt térítési díj 70 százalékára változott.

A VSz által az alapszervezeteknek felkínált „úgynevezett szakszervezeti beutalók" adómentesek.

37. (67. §) **Munkásszállás.**

A térítési díjak átlagosan duplájára emelkedtek. Az elfogdott emelés is közel 20 százalékkal kevesebb a vasút által eredetileg javasoltnál. (Az elfogadott, kategóriától függő fix térítés a megemelt mértékben is csak 1 heti önköltséget fedez!)

Az ideiglenes munkásszállás térítési díja havi 300 Ft-ra változott. Sikerült viszont elérni a VSz-nek, hogy a legmostohább körülmények között lakó, mobil munkásszálláson elhelyezettek továbbra sem fizetnek térítési díjat.

Az albérleti hozzájárulás lehetőségét duplájára emeltük. Így kétezer forintról négyezer forintra emelkedett a vállalati hozzájárulás lehetősége, amelynek odaítéléséről továbbra is a szociális bizottság dönt.

38. (68. §) **Munkásszállítás, munkába járás.**

A régi 1,20 Ft/km helyett 1,50 Ft/km költségtérítést javasoltunk — eredményesen — a közigazgatási határon kívülről, saját gépkocsival bejáró dolgozók részére.

39. (70. §) **Vállalati segély.**

Maximálva lett 7000 forintban az egyszeri vállalati szociális segély.

40. (71. §) **Lakáscélú támogatás.**

Az eddigi szabályozás kiegészült azzal, hogy bérlakás bővítéséhez, közművesítéséhez, korszerűsítéséhez is biztosítható, legfeljebb 50 ezer forintos támogatás. *(VSz-javaslat.)*

41. **Ruhaellátás.** 72. § és a 3. számú melléklet.

Változást jelent, hogy a kiadott lábbeli a kiosztástól számított 6 hónapon belüli használhatatlanná válása esetére vonatkozik az új ellátás biztosítása.

VSz-javaslatra történt az a módosítás, hogy a MÁV hibájából ki nem adott ruházat viselési határidejének lejárta után választhat a dolgozó a ruha kiszolgáltatása, illetve értékének pénzbeni kifizetése között.

Megszűnt a régóta kifogásolt rangjelzés.

Az egyen- és formaruhák kihordási idejére vonatkozóan jelentős növelést tervezett a vasút. Elértük a tárgyalások során, hogy a csökkentett egyenruha-viselési időre jogosult dolgozók — így az utazóközönséggel leginkább kapcsolatban lévő jegyvizsgálók, vizsgáló főkalauzok stb. — ruhakihordási ideje megmaradjon. Hasonló módon legalább a fekete félcipő 1 éves kihordási ideje ne növekedjen.

Természetesen — a nagy helyigény miatt nem lehetett minden § szövegét teljes terjedelemben bemutatni. Bízunk abban, hogy e leltárjellegű munka a hétköznapok hasznos segédeszköze lesz mindazoknak, akik a kollektív szerződést részletesebben akarják tanulmányozni.

Orosz Péter

Munkanélküliek társadalmi juttatásai

A parlament várhatóan ebben a hónapban fogadja el a társadalombiztosítás új szabályait. Ennek változásai különösen érzékenyen érinthetik a munkanélkülieket, főleg akkor, amikor már munkanélküli-járadékra sem jogosultak. Röviden összefoglaljuk, hogy a társadalmi juttatásokhoz mikor, hogyan juthatnak hozzá.

A családi pótlék 1990 áprilisa óta állampolgári jogon jár, ezt tehát a munkanélküliek is megkapják. A társadalombiztosítási ellátások azonban megszűnnek. A jogosultság ugyanis biztosítási jogviszonyt feltételez, s ez a munkaviszony elvesztésével megszűnik. Ha a megszűnéstől számított 15 napon belül lesz valaki beteg, akkor táppénzre jogosulttá válik, ha 42 napon belül vagy táppénz folyósítása alatt szül, akkor a gyermek hároméves koráig az utána járó ellátásokra jogosult.

A munkaviszony megszűnésével a szolgálati idő szerzése is szünetel. Persze, teljes jogú biztosítottá válik a munkanélküli, ha ellátásban részesül, tehát munkanélküli-járadékot, pályakezdők munkanélküli-segélyét, átképzési támogatást vagy képzési támogatást kap. Erre az időszakra azonban nem jár keresetpótló juttatás, vagyis a táppénz. *Táppénzre csak a munkanélküli-ellátás megszűntét követő 15 napon belül jogosult.* Az ez idő alatt megkezdett kórházi gyógykezelés további hat hónapig jár. Ha valaki munkanélküli-ellátás alatt szül, akkor annak folyósítását szüneteltetik, és a szülés várható időpontja előtti 28. naptól a gyermek hároméves koráig járnak az ellátások, ha a jogosultság egyéb feltételei fennállnak. Ha valaki 15 nap után betegszik meg vagy 42 nap után, méltányosságból kérheti az ellátások folyósítását.

Az egészségügyi szolgáltatások igénybevételére a munkanélküli a védett 15 napon belül jogosult. A védettség megszűnte után vagy eltartottként a család valamelyik kereső tagja után kaphatja meg biztosítási kártyáját, vagy ha ilyen nincs a családban, akkor a lakhelye szerinti önkormányzattól kérheti szociális indítékkal.

Eltartottnak itt a házastárs és az egyenesági rokon számít. Eltartottként a nyugdíjhoz szükséges szolgálati időt nem lehet gyarapítani. Ez csak járulékfizetéssel szerezhető meg. Az új törvény szerint lehetőség lesz önkéntes biztosítással társadalombiztosítási jogosultságok megszerzésére.

(Durkó Gábor grafikája)

Akadályozza-e a szakszervezet a vasút szervezetének korszerűsítését?

Az ÖBB-nél gyakran hasznát látják a munkavállalói képviselet véleményének

A szakszervezeteknek, illetve az osztrák államvasút (ÖBB) munkavállalói képviseletének gyakran felróják, hogy túlságosan beleártja magát a vezetés kérdéseibe, vagy hivatásos akadályozója a vállalkozói jellegű reformoknak. Miként áll ez külföldi példák viszonylatában? Például Olaszországban vagy Franciaországban egy-egy foglalkozási csoportot sokszor három, négy, esetleg öt különböző szakszervezeti csoport képvisel.

Ennek következtében az egyik szakszervezettel az egész foglalkozási csoportok nevében kötött megegyezést a másik három vagy négy szakszervezet esetleg nem fogadja el. *Kétségtelen tehát, hogy egy nagy vállalat, amelyben a legkülönbözőbb foglalkozási csoportok vannak jelen, erős, egységes szakszervezetet kíván.* Ez esetben ismeri tárgyalópartnerét és a megegyezések, amelyeket az egész szektorra nézve kötöttek, kivétel nélkül érvényesek annak egész területén.

Hasznos közreműködés

Úgy tűnik, hogy Ausztriában sokszor túlértékelik a szakszervezet és a munkavállalói képviselet viselkedését és szerepét a vállalat döntéseinek meghozatalában. Az ÖBB munkavállalói képviseletére vonatkozó törvényes előírások szerint a vállalatnak a személyzetet érintő döntéseit a képviselet tudomására kell hoznia. *1984 óta az ÖBB-elnökség 243 ülésén kereken 2000 döntést hoztak.* A munkavállalók képviselete az esetek 2—3 százalékában élt véleménynyilvánítási jogával.

A munkavállalói képviselet véleménynyilvánítási tevékenységének pedig sokszor nagy haszna van a vasútvállalat számára is. Néhány évvel ezelőtt új mozdonyok vásárlására került sor. A munkavállalók képviselői megkeresték a vállalat vezetését, hogy ezeknek a járműveknek a tervezésében, különösen a vezetőállást illetően közreműködhessenek. A kéréshez a gyártó cég is hozzájárult, mert abban reménykedett, hogy hasznos információkat kap a vezetőállások kialakításának szükséges tényezőiről. Statisztikailag megállapították, hogy az újszerű vezetőállásokkal ellátott járművekben dolgozók betegállományban eltöltött ideje lényegesen kisebbé vált.

Világos tehát, hogy a munkavállalói képviselet közreműködése kétszeresen hasznos lehet. Először a vasúti személyzet részére, ám a vállalat részére is, amely mint a példa mutatja, költséget tudott ezzel megtakarítani. Természetesen vannak negatív példák is. Az elmúlt években a munkavállalói képviselet számos racionalizálási intézkedésben vállalta a felelősséget. A vasúti személyzet több esetben ellenérzését fejezte ki. Ezekben az esetekben a képviselet a közös felelősség értelmében kötelezőnek érezte, hogy a munkavállalókat az ésszerűsítésekről helyesen informálja és megvilágítsa az azzal kapcsolatos intézkedéseknek a vállalat további gazdaságos működése terén játszott szerepét.

A kombinált közlekedés körében, amely egyre nagyobb jelentőségre tesz szert, szintén nem lebecsülhető a képviselet szerepe. *A kombinált közlekedés erőteljes fejlesztésének ugyanis több akadálya van.* A lakosság növekvő környezeti öntudatossága és erőteljesebb részvétele az engedélyezési eljárásokban gyakran lehetlenné teszi, hogy közlekedéstechnikailag fontos pontokon, teheráru-átrakó központokat létesítsenek. A képviselet természetesen segítőleg igyekszik fellépni ilyen témákban. A kombinált közlekedéssel kapcsolatos műszaki és szervezési ésszerűsítés nagyobb teljesítmények eléréséhez vezetett, pedig közben folyamatosan csökkentették a létszámot. Ez igen nehéz helyzetet teremt a szakszervezet és a munkavállalói képviselet részére. *A munkavállalók panaszkodnak, hogy az elmúlt években a teljesítményre való kényszerítés ugrásszerűen növekedett,* ami miatt túlórázni kell, és sok területen a szabadságok kiadása sem folyhat szabályozott keretben. E kérdésben nehéz a képviselet és a szakszervezet részéről hihető magyarázatot adni a munkavállalóknak a különböző intézkedések szükségességéről.

Ide tartozik, hogy az ÖBB-nél a munkavállalók felvételének a helyzete meglehetősen kritikus. A kívánt nagy teljesítmény miatt mindenekelőtt a fiatalság körében kevés az érdeklődés a vasúthoz való felvétel iránt. A képviselet fel is hívta a vállalat vezetőségét egy személyzetfejlesztési koncepció kidolgozására, amely a lehetőség szerint biztosítaná a jövendő években a vállalat személyzettel való ellátását.

Gazdasági siker

Helytelennek találja a képviselet, hogy az ÖBB működésének a javulását az államtól kapott hozzájárulásnak tulajdonítják. Világos, hogy az állami szubvenció a vállalat dolgozói által befolyásolhatatlan költségek kiegyenlítésére szolgál. Ezért támogatja a képviselet azt a javaslatot, hogy a vállalat pénzügyi eredményének a megítélésében kizárólag a haszon és veszteségszámítás legyen irányadó. Csak ez a számítás adhat felvilágosítást arról, hogy azokban a szektorokban, amelyekben az ÖBB kereskedői szellemben tudott dolgozni, milyen gazdasági eredményt ért el.

Az ÖBB gazdasági sikere azt mutatja, hogy a szakszervezet nem akadályozza a vállalat szervezeti fejlesztését és korszerűsítését. Bizonyára hozzájárult a sikerhez, hogy 1987 óta az ÖBB-nél 3715 munkahelyet megszüntettek. 1946-ban az ÖBB-nek még 105 ezer dolgozója volt, ám ez a létszám 1990 átlagában nem érte el teljesen a 67 ezret. Intő jel, hogy Európában számos példa mutat arra, hogy a radikális dolgozói létszámcsökkentés kedvezőtlen hatással volt a vállalat gazdasági erejére és versenyképességére. Ez történt a német vasútnál is. Az ÖBB-nek be kellene látnia, hogy a közlekedés növekvő piacán helytelen a túlhajtott személyzetcsökkentéssel a teljesítmények korlátozását előirányozni.

A vasúti személyzet termelékenységében is növekedést mutattak az elmúlt évek. Az egy dolgozóra eső kilométerteljesítmény 1987 és 1989 között az ÖBB-nél 15 százalékkal lényegesen nagyobbra nőtt, mint a svájci szövetségi vasútnál, ahol 10 százalék volt a megfelelő szám. *Helytelen megítéléshez vezet sokszor, ha nem azzal hasonlítanak össze valamit, amivel valójában összehasonlítható.* Ha a termelés eredményeit hasonlítják össze, akkor feltétlenül szükséges a keretfeltételek szembeállítása is.

Az osztrák vasútnak Európa többi vasútjához képest sok vonatkozásban eltérő szerkezeti változásai vannak. Ausztria négyzetkilométerenként 90 lakosával nem számít a sűrűn lakott országok közé. Négyzetkilométerenként 80 méter vasútvonalával messze elmarad Svájc és Németország mögött, Ausztriában a villamosított vasútvonalak részesedése 56,5 százalék, az SBB-nél 90 százalék. A két- és többvágányú szakaszok részesedése az SBB-nél 50, a DBB-nél 35 százalékkal több, mint az ÖBB részesedése, ami 29 százalék.

Az „új vasút" koncepció a következő években az ÖBB döntő mértékű korszerűsítéséhez, újjászervezéséhez, vonzerejének növekedéséhez fog vezetni. A vasút munkavállalói képviselete mindig is azon volt, hogy az általuk képviseltek teljes erejükkel támogassák a fejlesztési törekvéseket. Az a véleménye, hogy a korszerű vezetési módszerek a hatékonyság növeléséhez és ezzel a vállalatnak a piacon való stabilizálódásához vezetnek.

Alkalmazkodási kényszer

A munkavállalói képviselet mindenesetre igen nehéz probléma előtt áll a vasút szervezeti reformjával kapcsolatban. Ezzel a reformmal döntő mértékben változik a vállalati döntéseknek a folyamata, ami természetesen kihat a szakszervezet és a munkavállalói képviselet hozzászólási jogára is. A vasútnak két szektorra: *az infrastruktúrára és a kereskedelmi részre való elválasztásához a szakszervezetnek és a munkavállalói képviseletnek is alkalmazkodnia kell.* A döntések eddig három szinten való meghozatala kétszintűre fog változni, ehhez is idomulnia kell a szakszervezetnek, mert jelenleg szintén háromszintű szervezettel rendelkezik.

Kényes kérdés a vállalat és a munkavállalói érdekeltségek között az ÖBB dolgozóinak a véglegesítése. A vasútnál ugyanis a munkavállalókat egészen speciális tevékenységekre képezik ki, amikhez azonban csekély pénzügyi vonzerő járul, ezért szükségesnek látszik, hogy ezeknek a munkavállalóknak legalább a felmondás tekintetében valamilyen védelmet biztosítsanak. Ennek a ténynek különben a szolgálati szerződésben és a bérezésben is meg kell nyilvánulnia.

Másik kérdés a munkavállalók képzése. *A jövőben fokozottan kell számolni a műszaki berendezések gyors változásával, fejlődésével. Ehhez a vasúti dolgozóknak az eddigieknél is rugalmasabban kell alkalmazkodniok.* Ez megkívánja a képzés és továbbképzés javítását. A képviselet véleménye szerint a kezdő dolgozók részére egy általános alapkiképzést kell nyújtani, majd erre kell felépíteni a továbbképzést, melynek terjedelme a dolgozótól megkívánt különböző tevékenységekhez kapcsolódik. A szakszervezet és a munkavállalói képviselet célja, hogy egyrészt megakadályozza a dolgozók túlterhelését, másrészt, hogy ezek magasabb képzettsége és fokozott felelőssége megfelelő javadalmazásban részesüljön. *Nem „új vasutasokra" van szükség, csak képesíteni kell a jelenlegi dolgozólétszámot,* hogy az „új vasút" keretében is teljesíteni tudja a rárótt feladatokat.

Mindezekből kétségtelenül kitűnik, hogy a szakszervezet és a munkavállalói képviselet fontos szerepet játszik a vállalat életében; annak több szervezetében segíteni tud, és hatékonyan támogathatja a vállalatvezetőség elgondolásait.

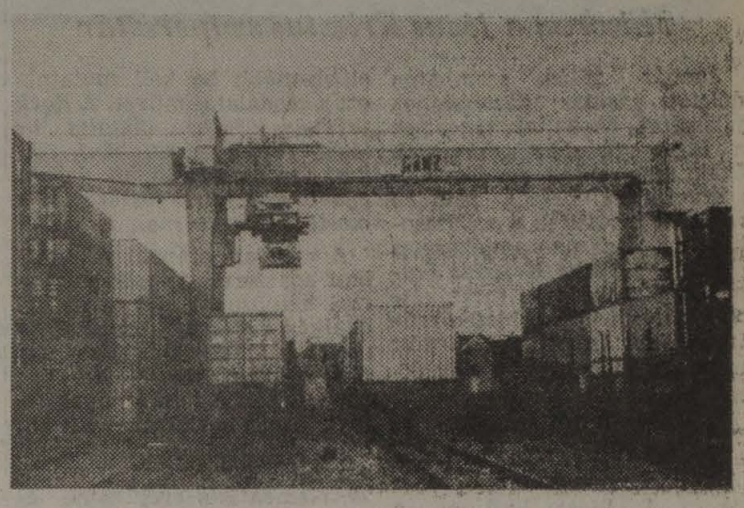
Vámudvar nyílt Józsefvárosban

Budapest-Józsefváros állomáson 1970-ben alakították ki az ország első konténer-pályaudvarát. A fejlődés sok változást, és buktatót hozott magával. *Alföldi László* 1987-ben vette át az állomásfőnöki posztot. Nemcsak hirdette, de lelkes és tehetséges munkatársaival megvalósította a kereskedelmi tevékenység primátusát. Sok ötlettel dolgoznak azon, hogy a MÁV egyre jelentősebb többletbevételhez jusson.

A múlt év december 18-án Józsefvárosban megnyílt a vámudvar, amely segítségével komplex szolgáltatást nyújtanak ügyfeleiknek. Az ideérkező konténeres árut itt vámkezelik, így ez már nem terheli a megrendelőt. Tároló, megőrző depókat lehet bérelni, ez mind bevételt növelő tevékenység.

A konténerterminál darus technikára van berendezkedve, pillanatnyilag erre van anyagi és technikai lehetősége a MÁV-nak. Ez egyben korlátozza a Huckepack-rendszer teljes körű megvalósítását. *Ez a rendszer a kombinált vasút-közúti fuvarozást jelenti.* 1988 óta erre a célra is nyitott a terminál, de az említett daruzható technika, a lehetőségek jelenlegi határát jelenti. A rendszer egységes szabvány szerinti eszközöket igényelne mindkét fuvarozó féltől. Jelenleg azonban egyik félnek sincs anyagi lehetősége ezekre a beruházásokra.

Kép és szöveg: **Tüttő Tibor**



Struktúraváltás, foglalkoztatás, munkanélküliség

Közös nyilatkozat

A Friedrich Ebert Alapítvány és az Álláskeresők Kecskeméti Egyesülete által 1992. január 18—19-én Kecskeméten rendezett struktúraváltás, foglalkoztatás, munkanélküliség című konferencia résztvevői (a megyei munkaügyi tanácsok három oldalának: az önkormányzatok, a munkaadók, a szakszervezetek és egyesületek képviselői) közös nyilatkozatot fogadtak el, amellyel az ország közvéleményéhez, a munkanélküliség megoldásában érdekelt szervezetekhez, intézményekhez és közösségekhez fordulnak.

A piacgazdaság felé vezető átmenet során szükség van állami szerepvállalásra. Az átmenet csak piaci mechanizmusok révén nem mehet végbe. Az állam legfontosabb feladata a nélkülözhetetlen törvényi feltételek, a központi anyagi források és a minimális garanciák biztosítása.

Az erőforrásokat regionális szintre kell koncentrálni. Az egyes régiók gazdasági fejlődésében érdekelt valamennyi szociális partnernek kell közös fejlesztési, illetve válságkezelő koncepciót kidolgozni. A regionális struktúraváltáshoz és fejlesztéshez a forrásokat fejlesztési alapok formájában, központilag kell biztosítani.

A kormányzati mozgástér szűk, a forráshiány krónikus, de az állandó tűzoltómunka végső soron sokkal drágább, mint a komplex és aktív fejlesztés. A középtávú regionális fejlesztési programok finanszírozása már ma is lehetséges a központi alapok átcsoportosítása révén.

Az összeomló ipari struktúráknál, a vállalati csődöknél, a szűk értelemben vett vállalati gazdaságossági szempontokon túl a gazdasági tevékenység életképességét, a régiók adottságát figyelembe véve kell megítélni. Számolni kell a leépülő struktúrák okozta veszteséggel. Az új ipartelepítés gyakran többe kerül, mint az életképes, de változó szándékkal a felszámolás felé hajtott struktúrák szanálása, helyreállítása.

A tanácskozás megállapította, hogy a Munkanélküliek és Álláskeresők Egyesületei valamennyi munkanélküli érdekének védelmét vállalta fel.

A tanácskozáson részt vevők szorgalmazzák a munkanélküliek valós értékelését, szervezeteinek állami, helyhatósági és érdekképviseleti elismerését, kapcsolatainak kiépítését.

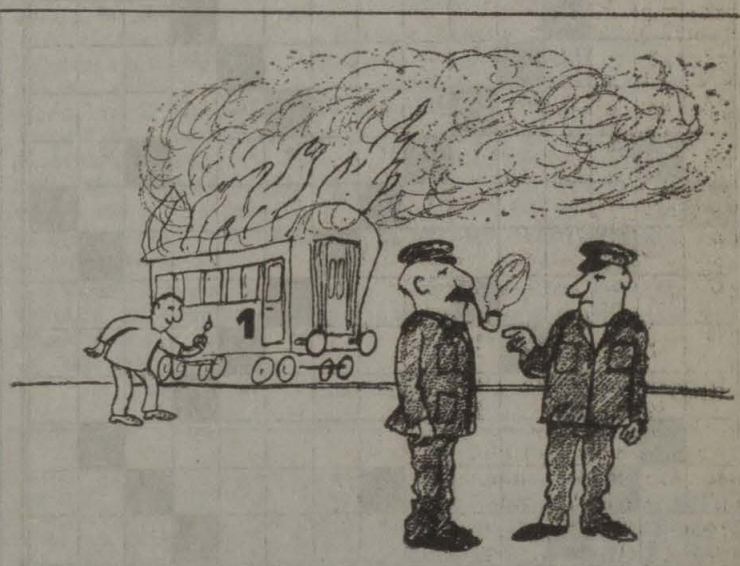
A munkanélküliek meglévő és szerveződő egyesületei követelik, hogy képviselőjük minden érdekegyeztetési szinten jelen legyenek.

A munkanélküliek szervezetei kötelességüknek érzik az alakuló egyesületek támogatását.

Az egyesületek anyagi és technikai hátterének megteremtése egyaránt állami, önkormányzati feladat és sajátérős tevékenység.

A Munkanélküliek és Álláskeresők Egyesületeinek Országos Szövetsége kezdeményezi regionális érdekegyeztető fórumok (az önkormányzatok, a munkáltatói és munkavállalói szervezetek stb. részvételével való) létrehozását, amelyek lehetővé teszik az adott régióban struktúraváltási és aktív foglalkoztatási programok kidolgozását; a feltételek biztosítása állami kötelesség.

Kecskemét, 1992. január 19.



— Mondja, Pista bácsi, a maga pipája ilyen büdös, vagy már megint egy vagon ég?

(Szenkovits Viktor rajza)

A betegszabadság szabályai

(Folytatás az 1. oldalról)

naptári évre járó betegszabadság még igénybe nem vett része illeti meg az új munkáltatónál.

A betegszabadság naptári évben igénybe nem vett része később nem igényelhető, tehát az nem vihető át a következő évre.

Az Mt. V-nek a felmondási tilalmakra vonatkozó részének, az Mt. V. 22. § (1) bekezdés b) pontjának új szabálya a következő:

A munkáltató nem szüntetheti meg felmondással a munkaviszonyt a betegség miatti keresőképtelenség, de legfeljebb a betegszabadság lejártát követő egy év, gümőkóros megbetegedés esetén két év, továbbá üzemi baleset vagy foglalkozási betegség miatti táppénzre való jogosultság teljes idejére és az azt követő tizenöt nap alatt.

Ha a dolgozó munkaviszonya év közben megszűnik, a naptári évre járó betegszabadságból még igénybe nem vett szabadságnapok számát a *„munkavállalói igazolási lap"*-ra fel kell jegyezni. Ezen előírást a szabadságra vonatkozó egyes előírások megállapításáról szóló 5/1981. (XII. 29.) ÁBMH-rendelkezést módosító 1/1992. (I. 8.) MüM-rendelet mondta ki.

Vasutasoknak játszott a Rock Színház

Műsoron a Jézus Krisztus szupersztár

Január 25-én, szombaton délelőtt vasutas közönségnek játszottak, énekeltek, táncoltak a Rock Színház művészei. Szakszervezetünk rendezvényszervezői az ország minden részéből invitálták a vasutasokat egy igazán emlékezetes előadás, a *Jézus Krisztus szupersztár* rockopera megtekintésére. Nem hiába, hiszen zsúfolásig telt színházban gördült fel a függöny azon a délelőttön.

Andrew Lloyd Webber és *Tim Rice* rockoperája az utóbbi évtizedek legnagyobb zenés sikere. A West End és a Broadway után Sidney-től Bécsig mindenütt éveken át nagyszámú közönséget vonzott és vonz a mai napig. Egy olyan színháznak, amely a zenés színjátszás új útjait keresi a rockzene közvetítésével — előbb-utóbb be kell mutatnia ezt a csodálatos művet. *A Rock Színház 1986-ban mutatta be Magyarországon elsőként. Akkori szereposztásának legnagyobb sztárjai a főszereplői a mostani felújításnak is.*

A magyar színpadi változatban egyszerre jelenik meg a mai hétköznapi élet és az archaikus történet. Jézus élete utolsó hetének epizódjai úgy elevenednek meg, mint egy álom képei. A hétköznapok lélektelen robotjában elfásult embernek nagy élményt nyújt a bibliai történet, a lenyűgöző, elementáris erejű zene és ének.

A Jézus előtörténetének utolsó napjait megörökítő opera a Rock Színház hatesztendei krónikájának eddigi legnagyobb szabású produkciója.

— ar —

Vasutas rádióamatőrök közgyűlése

Sokszínű program a munkatervben

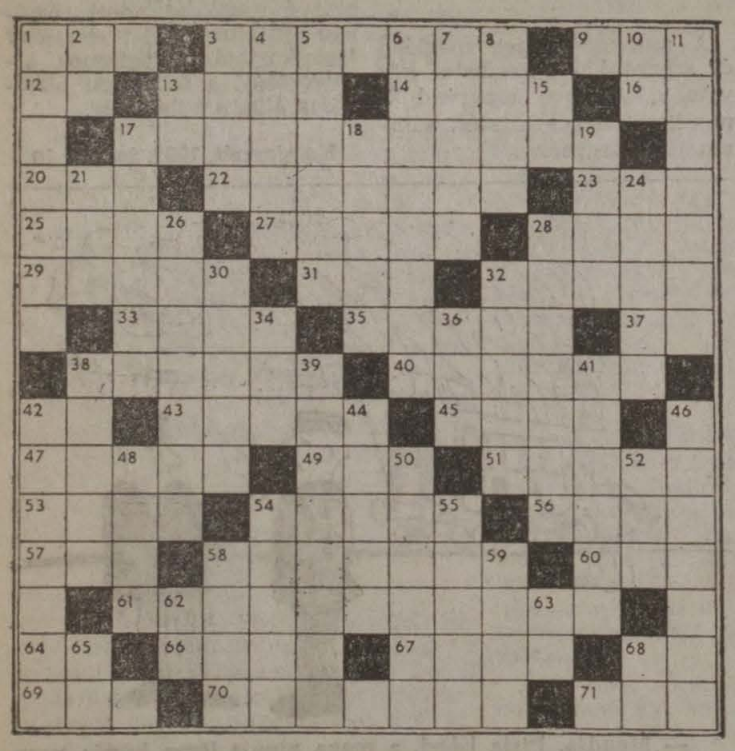
Január 25-én Budapesten, a MÁV TBÉF Tatai úti tanácstermében tartotta évi közgyűlését a FIRAC (Vasutas Rádióamatőrök Nemzetközi Szövetsége) magyar tagozata. *Dr. Ferenczy Imre*, a tagozat elnöke adott tájékoztatást a tagozat elmúlt évi hazai és nemzetközi tevékenységéről, a rádiós kapcsolatokról és versenyekről. *Polgár József*, a belgiumi Blankenberge városban rendezett 30. FIRAC kongresszusról számolt be a közgyűlés részvevőinek.

A Magyar Rádióamatőr Szövetség nevében *Berzsenyi Béla* elnök köszöntötte a jelenlévőket, majd időszerű tájékoztatást adott a szövetség munkájáról. Elmondta, hogy a múlt év ősze óta magyar rádióamatőrök is forgalmazhatnak adó-vevő berendezéseikkel Európa 28 országában.

A magyar tagozat ez évi munkatervében a taglétszám növelése, a FIRAC tevékenységét bemutató előadások rendezése, hazai és nemzetközi rádiós rendezvényeken, versenyeken való részvétel szerepel. A vasutas rádióamatőrök segíteni kívánják a FISAIC szervezésében Budapesten májusban sorra kerülő nemzetközi folklór fesztivál előkészítését és lebonyolítását.

A FIRAC munkája iránt érdeklődőnek *dr. Ferenczy Imre* ad felvilágosítást a 02/61-10 üzemi telefonon. Belépési nyilatkozat ugyanott kérhető.

A világ tetején



Vízszintes: 1. A Volga mellékfolyója. 3. Földrész. 9. Dunántúli fürdőhely. 12. Ludolf-féle szám. 13. Kedvelt gyümölcs. 14. Kegyetlen római császár volt. 16. Tantál vegyjele. 17. Egy földrajzi név. 20. Nyílás. 22. Érem, kitüntetés. 23. ... de Janeiro. 25. Lendület, hév. 27. Megtekintette. 28. Amerikai gazdaság. 29. Férfi énekhang. 31. Ulrik közepe. 32. Delibes opera. 33. Az egyiptomiak istene. 35. Empire. 37. Rangjelző. 38. Könyvkiadó. 40. ... ement, elrendezés csoportosítás. 42. Német személyes névmás. 43. Új dolog, újdonság. 45. Gyermeknevelő. 47. Bírói palást. 49. Magyar, spanyol, olasz autójelzés. 51. Dunántúli megye. 52. ... alkohol. 54. Hegység Szlovákiában. 56. Angol hosszmérték. 57. Lim ikerszava. 58. Látogatóba. 60. A végén telve. 61. Valaminek a mintájára (latin). 64. Könnyűfém. 66. Munkácsy Mihály inasa teszi. 67. Huru párja. 68. Igekötő. 69. Teherautómárka. 70. Kalaposlányok végek nélkül. 71. Heves megyei község.

Függőleges. 1. Énekes, táncos vígjáték. 2. Igekötő. 3. A pompa kezdete. 4. Európai folyó. 5. Erózió során lepusztít. 6. ... amalysi, végső elemzésben. 7. Kelet-afrikai vulkán. 8. Betűpótlással csizmadia. 10. Ver. 11. Állati hashajtószer. 13. Kimondott betű. 15. Róma közepe. 17. Régi vármegye. 18. Bemutatóra szóló. 19. Szeszes ital Indiában. 21. A kés legfontosabb része. 24. Az utolsó, egyetlen példány. 26. Névleges. 28. ... Michael (1791—1867) angol fizikus. 30. Villamos motorok forgórésze. 32. Vissza: gyógyszer. 34. Hónaprövidítés. 36. Parád páratlan betűi. 38. A szerelmi líra görög múzsája. 39. Öltözete. 41. Gyújtóbomba. 42. A magyarok hazája 887—895 között. 44. ... alkohol, faszesz. 46. Könyörög. 48. Peru fővárosa. 50. Nagyon idegenkedő. 52. Ilyen vadász is van. 54. A verseny befejező szakasza. 55. Bagod betűi. 58. Svéd és lengyel uralkodóház. 59. L-lel van ilyen költészet. 62. Orosz helyeslés. 63. Atom egynemű betűi. 65. Nikkel vegyjele. 68. Fél lába!

Beküldendő: Az ország neve, amely a vízszintes 17. alatt található.

Beküldési határidő: február 20.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Burundi.

Könyvutalványt nyertek: Józsáné László Ilona, Pécs, Viktória u. 13., 7632; **Hafner Wernerné,** Drávacsepely, Dózsa u. 35., 7846; **Csillik Mihály,** Szeged, Madách u. 2., 6721; **Terbe László,** Budapest, Varsó u. 6., 1145; **Molnár Zoltán,** Budapest, Rákos út 98., 1155.

Színházbérletek, teltház-akciók

Munkaértekezletet tartott a VSz rendezvényszervező csoportja

A VSz központi rendezvényszervező csoportja január 28-án tartotta évi beszámoló munkaértekezletét. Az elmúlt évben végzett munkáról *Horváth Ferenc* csoportvezető tartott értékelő beszámolót. Előljáróban azokról a tényezőkről beszélt, amelyek nehezítették munkájukat. Ilyenek voltak: *a vasútnál végrehajtott átszervezések, a személyi változások, a létszámcsökkenés, a szakszervezeti mozgalom megosztottsága, s az ezzel együtt járó intrikák.*

A nehézségek ellenére a kirhelyezett csoportok, főként a múlt év első felében több esetben szerveztek csoportos látogatást a helyi színházak műsorainak a megtekintésére, múzeumok, kiállítások, tárlatok és egyéb kulturális rendezvények látogatására. Többen beszámoltak a vidéki színházak bérletezésébe való bekapcsolódásról, az igazgatósági székhelyeken egy-egy nagyobb művészeti, kulturális rendezvény megtekintésére történt sikeres szervezőmunkáról.

Horváth Ferenc elismeréssel szólt a debreceni csoport munkájáról, amely a járműjavító művelődési háza zenés színházának bérleteiből 42 darabot helyezett el. A pécsi csoport pedig a felújított Pécsi Színház műsorainak megtekintésére 90 bérletet adott el a szolgálati helyeken.

A statisztikai jelentések tanúsága szerint a művészeti, a közművelődési és művelődési intézmények rendezvényeire, csoportos látogatások, telt házak szervezésére, a kihelyezett műsorokra és az alapszervezetek saját hatáskörben szervezett kulturális és művészeti rendezvényeire a szakszervezeti bizottságok, a kihelyezett és a központi csoport *1991-ben 43 900 látogatót szervezett.*

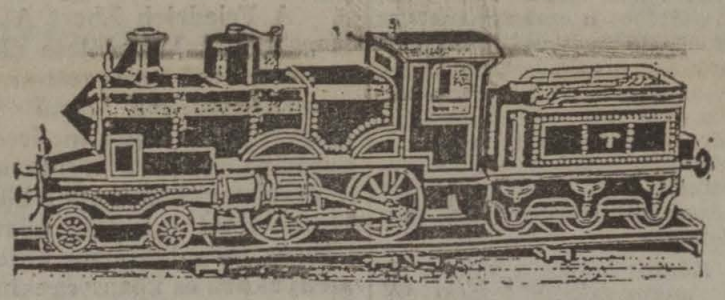
Kevés szakmai szakszervezet dicsekedhet hasonló eredményekkel. S még nem szóltunk arról, hogy a Vasutas Operabérlet immár három évtizedes múltra tekint vissza. A prózai színházak közül az Operaházhoz hasonlóan régi keletű a kapcsolat a *József Attila* és a *Thália Színházzal.* Ezekben és más fővárosi színházakban is számos alkalommal szerveztek vasutas teltház-akciót.

Horváth Ferenc a múlt év értékelése után röviden ismertette az 1992. évi főbb tennivalókat, majd *Pallos György* alelnök a VSz aktuális feladatairól tájékoztatta a rendezvényszervező csoport tagjait.

(vf)

MEGTEKINTHETŐ MÁRCIUS 1-JÉIG

Közlekedési játékok



A Közlekedési Múzeum elsősorban lelkes és hűséges kis látogatóira, a gyermekekre gondolt, amikor legújabb időszaki kiállítását *Közlekedési játékok* címmel megrendezte. Három magángyűjtemény legszebb és legértékesebb darabjai kerültek a vitrinekbe.

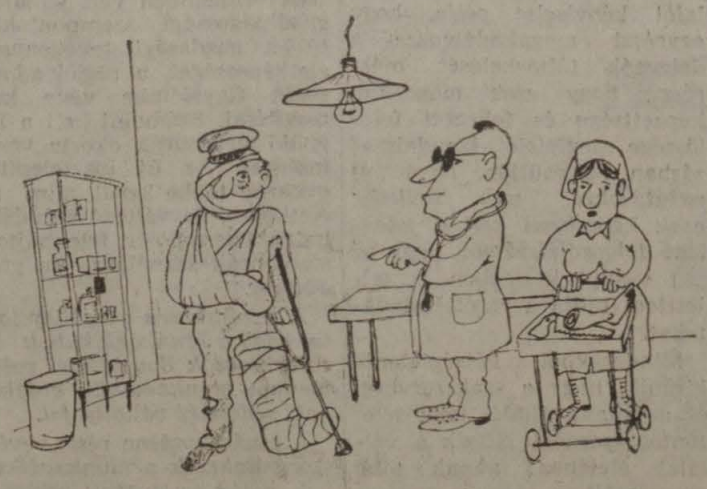
Fazakas Gergely autómodelljei az 1930-as évektől jelenítik meg a gépkocsik kicsinyített másait. *Gross Arnold* festőművész modelljeiből a ritka léptékű darabok egy részét adta kölcsön. Legnagyobb számban a Santhion-gyűjtemény képviselteti magát. Többek között német autók, különféle hajók, tengeralattjárók is szerepeltek a kiállításon.

Külön csoportot alkotnak a sokszínű szovjet játékok a vasúttól a repülőgépig. Kézügyesség-fejlesztő összerakós játékok is láthatók és nem hiányoznak a féméptőszekrények közlekedési vonatkozású tárgyai sem. A kis vonatok között elsősorban egy 1909-ből való Märklin-mozdony érdemel figyelmet, de helyet kaptak magyar gyártmányú játékvasutak is.

A mechanikai játékok hosszú sora élményt nyújt a ma gyermeke számára is. Találkozhatnak a látogatók azoknak a közlekedési eszközöknek játékmásával, amelyeket az utcán bármikor megpillanthatnak: villamosokkal, autóbuszokkal, trolibuszokkal, szemeteskocsikkal, utcaseprőautókkal, tűzoltó- és rendőrautókkal, taxikkal. A bemutató játékok „sorsát" is érzékeltetni kívánja tönkrement, széttaposott és szeretettel megőrzött játékokkal.

A kiállítást január 31-én *Szörényi Szabolcs* nyitotta meg. A tanulságos, gazdag tartalmú játékbemutató március 1-jéig tekinthető meg. Ez idő alatt előzetes telefoni jelentkezésre (141-7298) a Közlekedési Múzeum csoportos gyermekfoglalkozást tart. Nyitvatartási idő keddtől péntekig 10—16, szombaton és vasárnap 10—18 óráig.

(H.)



— Vezér úr, ilyen kis sérüléssel el lehet menni! Még eléri a csatlakozást.

(Szenkovits Viktor rajza)

Többtusaverseny

A ferencvárosi technikai és tömegsport-egyesület január 17-én vetélkedővel egybekötött többtusaversenyt rendezett, melyen a meghívott kerületi klubok, egyesületek, általános iskolák is részt vettek. A selejtezőn és a döntőkön 107 versenyző — ki egyénileg, ki pedig csapatban — mérte össze erejét.

Az első helyezést elért 3 tagú csapat 3000 forintot, a második helyezett csapat 2500, a harmadik helyezett csapat pedig 2000 forintot, érmet és oklevelet kapott.

Egyéniben az első helyezettet 1300, a második és a harmadik helyezettet 800 forint értékű kristályvázával, oklevéllel és éremmel díjazták.

Az iskolák közötti versenyben az első helyezett 3 tagú csapat 3×300 forint értékű édességcsomagot, érem- és oklevél-elismerést kapott. A második és harmadik helyezett csapat 3×200 forint értékű édességcsomagban, éremben és oklevélben részesült.

Terv két változatban

Ausztriában Bécstől délre új vasútvonalat építenek

Az osztrákok — úgy tűnik — mindenképpen megépítik a Bécstől délre vezető vasútvonalukat. Ötletük már eddig volt. Jelenleg két konkrét tervezetről vitatkoznak. Az egyiket *Helmut Faller* közgazdász-professzor és teamje, a másikat egy mérnök, *Helmut Oismüller* készítette el. A *Faller*-változat mintegy száz kilométer hosszan vezeti a síneket alagútban, míg *Oismüller* csak 48 kilométeren viszi a vonatot a föld gyomrában. Az előbbi a tervek szerint 65, az utóbbi csak mintegy 40 milliárd schillingbe kerülne.

Mivel az olcsóbbik változat nemcsak jóval kevesebb és rövidebb alagúttal számol, hanem kerüli a viaduktok építését is, csupán hat-hét évig épülne. (Faller terveiben ennek a duplája szerepel.) Érdekes, hogy Faller szerint 35, Oismüller szerint pedig már 22—25 év múlva amortizálódna az új vasútvonal.

Abban mindkét terv megegyezik, hogy Felső-őrsön, Oberwarton lenne egy nagyobb pályaudvar. Viszont az eddigi osztrák elképzelések szerint — Szentgotthárdon át — Graz—Szombathely vonalat építenék ki, mint budapesti összeköttetést.

Lakáscsere

Elcserélnénk Miskolctól 10 km-re sajókeresztúri szolgálati lakásunkat hasonlóra, Kál-Kápolnától Budapestig, vagy Budapesttől legfeljebb 30 km-es körzetben. Érdeklődni lehet: Lukács, 01/82-36-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, XV., Kossuth L. utcai 80 négyzetméteres 2+2 félszobás OTP-öröklakásomat, 1+2 félszobásra a környéken, és egy 1 szobás lakásra bárhol Budapesten, MÁV-dolgozóval is. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Baranyiné 46-70/167-es üzemi, vagy 132-5046-os városi telefonszámon.

Eladó Budapesttől 29 km-re, Tahiban, a Hosszúmező utcában 220 négyszögöl telek, betonalapra épített kétszintes házzal, vagy budapesti telefonos lakásra cserélhető. Érdeklődni lehet: 142-5151 városi, vagy a 40-40 üzemi telefonszámokon.

Eladó bérleményi joggal 150 négyzetméteres pincehelyiség (víz, villany, telefon), Szövetség u. 28/B. Érdeklődni lehet: telefonon a 117-1934-es számon 8—16 óráig.

Elcserélném Gyáli úti, 64 négyzetméteres, 2 szobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra, vagy Budapest környéki ingatlanra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Petneházi Erzsébet, Szentendre, Damjanich u. 12/C., 2200.

Elcserélném 25 négyzetméteres, összkomfortos, VIII. kerületi MÁV-bérlakásomat hasonló vagy komfort nélküli tanácsi lakásra. Érdeklődni a 112-2233-as városi telefonszámon.

Eladó Üllőn kettőszobás, kettőkonyhás, tornácos jellegű kertes családi ház. Érdeklődni lehet, Zámbori József 01/27-77-es üzemi, vagy a 113-8476-os városi telefonszámokon.

Elcserélném MÁV-dolgozóval balatonfenyvesi 2 szobás, kertes, komfortos MÁV-lakásom budapesti lakásra. Nagyobb lakás esetén adhatunk VII. kerületi 2 szoba, komfortos tanácsi lakást is. Érdeklődni lehet egész nap a 149-9702-es városi telefonszámon.

Elcserélném XV., Alkotmány u. 1. 1/6. szám alatti 59 négyzetméteres lakásomat egy hasonló XV. kerületben levő megvásárolható MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: 122-0660/127-es melléken, 9—14 óráig Simónénál.

Elcserélném VI. kerületi 2 szoba komfortos, szabad rendelkezésű tanácsi bérlakásomat hasonló MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 117-8664-es telefonszámon.

Elcserélném 62 négyzetméteres MÁV-lakásomat 1 külön bejáratú és 2 egybenyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti lakásomat hasonló fokozatú 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet a 127-3963-as, vagy a 184-2530-os telefonszámokon.

Elcserélném 37 négyzetméteres, egyszobás, komfortos, MÁV-lakásomat kicsit nagyobbra, esetleg galériázható vagy galériás lakásra. Érdeklődni lehet: Vigh Jánosné, Bp., 1475. Pf.: 252.

Eladnám vagy elcserélném Hatvan, Szabadság u. 27. II/11. szám alatti 60 négyzetméteres 2 és fél szobás, erkélyes, parabolaantennás öröklakásomat Kóka, Mende, Gyömrő vonalon fekvő kertes, legalább 2 szobás, komfortos magánházra. Érdeklődni lehet: levélben a fenti címen, vagy a 01/53-47-es telefonszámon, munkanapokon 7—10 óráig, Kazareczkiné Száraz Kláránál.

Eladó Gyöngyös központjában egy 2 szobás, 55 négyzetméteres, összkomfortos, öröklakás. Érdeklődni lehet: Mérges u. 6. VII/46., vagy a 04/48-71-es üzemi telefonszámon.

Eladó egy börzsönyligeti, 170 négyszögöles, erdőben fekvő telek, a Rézner-forrásnál 700 Ft/négyszögöl. Érdeklődni lehet: Szeremeta Károlyné, 18-54, vagy 251-8496-os telefonszámon 7—16 óráig.

Elcserélném Rákosi út (XV.) MÁV másfél szobás, világos konyhás, központi fűtéses, telefonos lakásomat MÁV-dolgozóval, tanácsi lakásra, megegyezéssel. Érdeklődni lehet: telefonon, kedden egész nap a 169-9281-es számon.

Elcserélném Budapest központjában levő 2 szobás tanácsi bérlakásomat nagyobb megvásárolható MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: kedd, csütörtök délután a 46-36-os, minden nap 20 óra után a 133-1221-es telefonszámon.

Elcserélném másfél szobás MÁV-bérlakásomat, mely családi ház jellegű, önálló nagy udvarral, kerttel, Budapest centrum részében 2-3 szobás tanácsi lakásra, esetleg megvehetőre. Örök- vagy szövetkezeti lakás esetében értékkülönbözetet fizetek. MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: 140-0373-as telefonszámon.

Elcserélnénk budapesti 30 négyzetméteres tanácsi, és 60 négyzetméteres MÁV-bérlakásainkat egy lakásra vagy házra. Érdeklődni lehet: a 67-46-os üzemi, vagy a 133-9733-as városi telefonszámon munkaidőben.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja

Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor

Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068

Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77

Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete Bp. VI., Benczúr u. 41. 1068 Telefon: 122-1891

Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke

Előfizetési díj egy évre: 120 forint

92—3823. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető: dr Csőndes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460 6000

1 2 4 8 16 9 9 9

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. FEBRUÁR 27.

Mindennapi józanság

Másfél-két esztendeje, a felülről végrehajtott rendszerváltás hónapjaiban a magyar szakszervezetek politikai semlegességet fogadtak. Talán érthetően: hiszen a régi rendszer bukása jogosnak és indokoltnak látszott, az egymással vetélkedő új pártok pedig kevés dologban voltak annyira egységesek, mint a munkavállalói többség ügyének mellőzésében. Senkinek nem lehetett kétsége a tekintetben, hogy a régi rendszer lebontása és a piacgazdaság megteremtése százezrek számára a munkanélküliséget, milliók számára az elmúlt évtizedekben kínnal-keservvel elért szerény jólét elvesztését jelenti: *de nem akadt számottevő politikai erő, amely lényegesen más alternatívát kínált volna.* A munkavállalók, a névleges szakszervezeti tagok milliói vagy otthonmaradtak a szabad választás napján, vagy állampolgárként olyan pártokra szavaztak, amelyek nekik mint munkavállalóknak semmit (vagy még annál is roszszabbat) ígértek. A „keresztény-nemzeti" és antikommunista ideológiának közismerten az a szerepe, hogy a munkavállalói tömegek a lázas jelszavaktól elkábítva saját gazdasági érdekeik ellen szavazzanak: és ez a mutatvány az 1990-es választásokon is bevált.

Okunk van azt remélni, hogy utoljára. Az új kurzus másfél esztendeje mind egyértelműbben bizonyítja, hogy a politikai semlegesség, a politikától való távolmaradás a szükségesnél is súlyosabb helyzetbe hozza a munkavállalókat, a nyugdíjasokat és a diákokat. A jobboldali kormánykoalíció tagjai látványos ideológiai görögtüzekkel szórakoztatják az ilyesmire fogékony híveiket, közben azonban csendesen, de annál határozottabban építik ki saját gazdasági hatalmukat. *Ennek fő kedvezményezettje a régi-új bürokrata elit, a politikai hűségért „vállalkozásokkal" jutalmazott vazallus réteg:* és a koalíción belül csak arról folyik vita, hogy a kommunista párttagságukat az új kurzus iránti hűségesküvel feledtetni kívánók befogadhatók-e a gazdasági hatalomba, vagy „ős-próbás" jobboldali káderekkel kell-e lecserélni őket. A „kárpótlás" és a nyugdíjak politikai demagógia alapján történő osztogatása-fosztogatása inkább csak a kormánypártok „mezítlábas híveinek" szánt aprópénz: *az igazi tét a százmilliós értékű cégek privatizálása, az állami és pártkapcsolatokkal történő vagyonszerzés.*

A liberális ellenzéki pozíciójuk miatt tényleges vagyonokat nem osztogathatnak: ezért részint az ideológiai körítést kritizálják, részint az új tőkésosztály államtól való függetlenedését szorgalmazzák. És miközben egyes képviselők — akár szubjektív jószándékból is — az elszegényedő milliók iránt érzett rokonszenvükről nyilatkozgatnak, befolyásos gazdasági szakértők nyíltan megfogalmazzák: szerintük még mindig túl kevés a munkanélküli, túl „magas" a segély, túl „sok" szociális terhet vállal magára az állam.

Ezt jelenti ma a politika, ez a közélet tétje: és nem hiszem, hogy tisztességes szakszervezet semleges maradhat ilyen sorsdöntő kérdésekben. (A jobboldali, illetve liberális pártok segédcsapataiként működő „szakszervezeteket" most felejtsük el: becsületes tagjaik előbb-utóbb bizonyosan felismerik, hogy kedvenc pártjaik mit tesznek a gyakorlatban.)

A magyar baloldal ma valós hibái és a hisztérikusan túlzó vádak miatt a kiütés utáni állapotban szédeleg, de már vannak óvatos jelei a megerősödésének. *Néhány pótválasztás eredményei azt mutatják, hogy az 1990-es választásokkal szemben most a baloldali érzelműek kezdenek szavazni járni, és a kormánypártiak meg a liberálisok maradnak otthon.*

A távolmaradók jelentős száma miatt feltehetően az nyeri a következő választást, aki a potenciális híveit az urnákhoz tudja vonzani: és nagyon fontos, hogy a szakszervezetek ne csak a jelszavuk hasonlóságában, de a közös taktika kidolgozásában is a baloldal szövetségesei legyenek. Nyugat-Európában illeszkedő, demokratikus Magyarország egész egyszerűen nem képzelhető el erős baloldal és erős szakszervezetek nélkül: és most (nem először a magyar történelemben) a szakszervezeteknek egyszerre feladatuk és lehetőségük a magyar baloldal megerősítése és arculatának újraformálása.

A magyar baloldalnak két dologgal egészen biztosan nem kellene foglalkoznia: a múlton való végtelen rágódással (az egyaránt vonatkozik a nosztalgiára és a totális elutasításra), valamint az ideológiai kérdésekkel. *A múlt folyamatos újraértékelése és az ideológiai állóháború maradjon a jobboldali pártok kiváltsága:* a hétköznapi gondokkal küszködő milliókat mindez egyre kevésbé érdekli.

Az MSZOSZ tagmegújításának sikere egyértelműen jelzi, hogy saját szűkebb munkahelyi környezetükben az emberek pontosan felismerik, kiktől várhatják közvetlen érdekeik képviseletét, és kiket ítélnek ködös politikai célok megszállottainak. A bizalmiak és a rájuk épülő helyi szervezetek révén a magyar szakszervezeteknek elsősorban ezt a mindennapi józanságot, az érdekek világos felismerését kell összegyűjteniük és a nagypolitika szintjén is közvetíteniük: *abban a reményben, hogy a munkavállalók előbb-utóbb az országos politikában is a munkavállalók pártját (pártjait) támogatják.* A kormány és a liberális pártok a vagyon feletti marakodás a baloldal és a szakszervezetek egymás elleni kijátszásával is. Hol arról elmélkednek, hogy az MSZOSZ-szal szemben az MSZP már „túl van a demokratikus megmérettetésen", hol a szakszervezeti szövetséget próbálják különalkura rávenni. Ha elgondoljuk, hogy az elmúlt másfél év körülbelül ugyanannyi „szépet és jót" hozott a munkavállaló millióknak, mint a baloldali érzelműeknek, akkor e szirénhangokat érdemükön kell kezelni. *Ők is tudják, mi is tudjuk: a baloldal és a szakszervezetek együttesen nagyon erősek, egymás ellen kijátszva tehetetlenek.*

Hegyi Gyula

Nehéz év előtt

Megtartani a szakképzett munkaerőt

Munkaidőalap-csökkentéssel kevesebb elbocsátást

A Vasutasok Szakszervezete egyik legfontosabb feladatának tartja, hogy megőrizze tagjai részére a munkahelyet, hosszú távon biztosítsa a javuló élet- és munkakörülményeket. A munka világában aligha lehet olyan munkáltatói intézkedés, amely a munkavállalót kellemetlenebbül érinti, mint az, amikor a felmondást átadják. A munkaviszony megszűnése, a munkanélkülivé válás nemcsak annak okoz életében változást, aki munkáját elveszti, hanem a családjának is igen nehéz élethelyzetet teremt. A munkanélküliség nemcsak életviszonyok anyagi vonatkozásaiban okoz szomorú változást egy ember életében, hanem a társadalmi körülményekben is. Megszűnnek a napi feladatok, megváltoznak a szomszédokkal, barátokkal való kapcsolatok, „üresebbé" válik az élet és ez a legtöbbször lelki megrázkódtatást is jelent.

Szakszervezetünk minden vezetője, tisztségviselője mélyen átérzi a munkanélküliség minden terhét, ezért központilag és helyileg az elbocsátások ellen emeli fel hangját, mindenütt, ahol ezt teheti.

A MÁV vezetése ez évre eddig soha nem tapasztalt mértékű létszámcsökkentést határozott el. Azt tervezik, hogy 10%-kal, összesen 11 300 fővel csökkentik az ez évi létszámot. Ilyen mértékű létszámapadás már a természetes fogyás (nyugdíjba vonulás, munkahelyelhagyás stb.) útján nem valósul meg. Elkerülhetetlenül számításba kell venni a felmondással való munkaviszony megszüntetéseket is. Felmerülhet a kérdés, miért kell ilyen mértékben csökkenteni a létszámot és mit tett és tesz a VSZ annak elkerülése vagy mérséklése érdekében?

A MÁV-nál foglalkoztatottak létszámcsökkentésének a VSZ megítélése szerint három olyan oka van, amelyet meg kell érteni és tudomásul kell venni.

A személy- és árufuvarozási teljesítmények nagy arányú csökkenése például az áruszállítás mennyisége kevesebb mint a fele a MÁV csúcsteljesítményének.) Így a kisebb feladathoz érthetően kevesebb létszám kell.

A fentiekkel összefüggésben kevesebb a bevétel (és csökkent az állami támogatás is), ezért mérséklődött az építési, fenntartási, beruházási lehetőség.

A költségviselő képesség csökkentése miatt a MÁV csak úgy tud viszonylag elfogadható béremelést adni a munkavállalóknak, ha forrásként felhasználja a létszámcsökkentés felszabaduló bérét is.

A VSZ a fentieket mérlegelve tudomásul vette a létszámcsökkentés mértékét. (Egyébként a létszámtervek kialakításában a szakszervezeteknek csak véleményezési joguk van.) Azt viszont mindig hangoztatta, hogy az elbocsátások mérséklésére olyan intézkedéseket kell tenni, amelyek a minimálisra csökkentik azok számát, akiktől létszámfölösként kell megválni.

Ilyenek: a létszámfelviteli zárlat fenntartása minden területen. *Új dolgozót felvenni csak olyan esetben lehet, amikor az esetleges munkaerőhi-*

(Folytatás a 3. oldalon.)

Cukorbetegek egyesülete

Tavaly novemberben alakult meg a Vasutas Cukorbetegek Egyesülete, amelyet január 27-én jegyeztek be a Fővárosi Bíróságon.

Az egyesület alapszabálya nemes célokat tűzött maga elé. Elsősorban a cukorbetegség megelőzésére helyezik a hangsúlyt. A cukorbetegek hátrányos megkülönböztetése ellen hatásos érdekvédelmet kívánnak folytatni. Az egyesület tagja lehet minden vasutas cukorbeteg vagy családtag, ha egyetért célkitűzéseikkel és hajlandó a tagsággal járó kötelezettségeket teljesíteni.

Az egyesület elsősorban a budapesti MÁV Kórházban gondozott cukorbetegeket tömöríti, de nem zárja ki az ország más területén gondozott vasutas cukorbetegek tagságát sem. *Az egyesület vezetősége a* vasutas-szakszervezettel *együttműködve akar tevékenykedni.* A több ezer vasutas cukorbeteg eddig is élvezte a szakszervezet szociális és erkölcsi támogatását. Ezután az egyesülettel együttműködve segítik a felvilágosítást, a szervezést, a betegek gondjainak megoldását.

Kedvezőbb baleseti statisztika

Veszélyes technológiák, rossz munkakörülmények

Tavaly 13,5 százalékkal csökkentek a foglalkozási balesetek a MÁV-nál 1990-hez képest.

A kiesett munkanapok száma 10-zel, az 1000 főre jutó esetek száma pedig 8 százalékkal csökkent. *Kilenc halálos és hat csonkulásos baleset történt.* Tízzel kevesebben vesztették életüket és kettővel kevesebb a csonkulásos balesetek száma is.

Az üzemi balesetek száma 16, az ezzel összefüggő táppénzes napoké 15, az 1000 főre eső balesetek száma pedig 11 százalékkal mérséklődött. *1991-ben 8 halálos és 4 csonkulásos üzemi baleset történt,* ami 5-tel, illetve 2-vel kevesebb mint 1990-ben, 22 százalékkal kevesebb volt az úti üzemi balesetek száma is. Egy vasutas vesztette életét halálos úti üzemi baleset következtében. A kiesett munkanapok száma 34 százalékkal emelkedett.

A kedvezőbb baleseti statisztika oka elsősorban a létszám- és túlóracsökkenés, az áru- és személyszállítási kapacitás kihasználatlansága, a munkaerő fluktuációjának mérséklődése, a munkavállalók fegyelmezettsége, valamint a szükséges létszám biztosítása volt.

Emellett a munkavédelmi és vasútbiztonsági szakemberek szakszerű megelőző munkája is kedvezően éreztette hatását a balesetek megelőzésében.

Az okok és körülmények adatai alapján azonban megállapítható, hogy az okok nem változtak, sőt egyes területek kedvezőtlenebbé váltak. A veszélyes technológiák és munkakörnyezeti tényezők negatív hatása tovább erősödött.

A balesetek 48,7 százalékának közvetlen oka a munkakörülményekre vezethető vissza.

Az ittasság, a szakképzetlenség, a gyakorlatlanságból eredő balesetek nagy száma arra enged következtetni, hogy az ellenőrzés, a munkahelyi együttműködés sem kielégítő.

A tavalyi csökkenő baleseti statisztikai adatok ellenére nem lehetünk optimisták, mert a javulás olyan tényezők eredménye, amelyek csak rövid távon hatnak. A munka biztonságát veszélyezteti a munkakörülmények romlása, a műszaki-technológiai feltételek folyamatos leépülése, a munkahely megtartását motiváló magatartás vagy a munkahelyi átcsoportosítások.

Pásku Jenő

KÖZLEMÉNY

Az utóbbi napokban a MÁV egyes szolgálati főnökségein a tervezett létszámleépítéssel kapcsolatban konkrét adatokat hoztak a dolgozók tudomására, az elbocsátandók létszámáról esetenként, már a területileg illetékes munkaügyi központokat is értesítették.

A dolgozók között terjedő különféle, általában ellentmondásos híresztelések — egyértelmű tájékoztatás hiányában — nyugtalanságot és feszültséget okoznak.

Tájékoztatjuk szakszervezetünk tagjait, hogy a létszámleépítés jelenleg a felmérés, illetve az előkészítés szakaszában van, a szolgálati főnökségeknek e célból kell a felső vezetés számára adatokat szolgáltatniuk.

Konkrét létszámleépítési intézkedéseket a fenti adatokra támaszkodva kezdeményezni nem lehet. Ilyen irányú lépésre csak a munkavállalói érdekképviseletekkel történt egyeztetést követően kerülhet sor. Kérjük tisztségviselőinket, hogy az ezzel kapcsolatos tárgyalásokat az érdekegyeztetés valamennyi szintjén kezdeményezzék, amennyiben a munkáltató ez irányú kötelezettségének még nem tett volna eleget.

Felhívjuk tagjaink figyelmét, hogy létszámleépítésre csak a MÁV Kollektív Szerződés 15. §-ában foglaltak maradéktalan betartásával kerülhet sor.

Tájékoztatásul közöljük, hogy a MÁV illetékeseinek nyilatkozata alapján a munkáltató és a szakszervezetek között eddig sem a MÁV egésze, sem a szakágak szintjén nem jött létre olyan megállapodás, amelynek értelmében egyes munkakörök — például a vontatási utazók — esetében elbocsátást foganatosítani nem lehet. Az elbocsátás lehetőségét az 1992. évi bérfejlesztési megállapodás aláírásával a Mozdonyvezetők Szakszervezete is tudomásul vette. A MÁV vezetése a létszámgazdálkodás terén sem pozitív, sem negatív diszkriminációt nem kíván alkalmazni.

Tagsága védelme, illetve a létszámleépítés enyhítése érdekében a Vasutasok Szakszervezete minden törvényes eszközzel élni fog.

Budapest, 1992. február 20.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

Drasztikus létszámcsökkentés Székesfehérváron. Riport a 3. oldalon
(Tüttő Tibor felvétele)

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsának állásfoglalása a szakszervezeteket érintő választásokról

Az MSZOSZ tagszervezeteinek részvétele az 1992-ben kiírásra kerülő, a szakszervezeteket érintő választásokon. Az Országgyűlés által már elfogadott, illetve várhatóan a közeljövőben elfogadásra kerülő törvények 1992-ben több, a szakszervezeteket érintő választási procedúrát kívánnak a munkavállalók körében kiírni:

I.

Szakszervezetek közötti választás.

„A szakszervezeti vagyon védelméről, a munkavállalók szervezkedési és szervezeteik működési esélyegyenlőségéről" szóló 1991. évi XXVIII. törvény 10. §-a a szakszervezeti vagyont a törvény hatálybalépésétől számított egy éven belül megrendezésre kerülő szakszervezetek közötti választás eredménye alapján kívánja ideiglenesen megosztani. E választásokon — bár a törvény ezt részletesen nem szabályozza — a szakszervezeti konföderációk indulhatnának, a munkavállalók vennének részt, és a titkos, szimpátia szavazás eredményeként kerülne felosztásra a volt SZOT-vagyon és az ágazati-szakmai szakszervezetek vagyona.

Ugyanezen elv alapján kerülne sor egy meg nem határozott későbbi időpontban a vagyon végleges megosztására. A törvény szerint e választásokat legkésőbb 1992. július 17-ig kellene megtartani.

Társadalombiztosítási önkormányzati választás.

„A társadalombiztosítási önkormányzati igazgatásról" szóló 1991. évi LXXXIV. törvény előírása szerint a nyugdíj-biztosítási önkormányzat közgyűlésének 32, az egészségbiztosítási önkormányzat közgyűlésének 30 biztosítási képviselőjét a biztosítási ellátásra jogosultaknak négy évre közvetlenül kell megválasztaniuk. A választás konkrét tartalmára vonatkozóan a törvény nem rendelkezik, annak szabályait külön törvény fogja tartalmazni. *A törvény ugyanakkor rögzíti, hogy a választások költségeit a Társadalombiztosítási Alapból kell fedezni.* Tekintettel azonban arra, hogy e törvény 27. §-ának (2) bekezdése közvetlen utalást tartalmaz az 1991. évi XXVIII. törvény alapján megtartott szakszervezetek közötti választásra, ezért feltételezhető, hogy a biztosítási ellátásra jogosultak képviselőinek megválasztása a szakszervezeti konföderációk által állított listák, jelöltek alapján kerül sor. Ez a paragrafus egyúttal rögzíti a választások végső határidejét is akkor, amikor kimondja, hogy a közgyűlést 1993. január 1—15. között össze kell hívni.

Üzemi tanácsi választás.

Az új Munka Törvénykönyv az Országgyűlésnek már benyújtott tervezete tartalmazza, hogy a munkahelyeken üzemi tanácsok megválasztására kerül sor. *Az üzemi tanács tagjait az adott munkahely valamennyi dolgozója a szakszervezetek által állított listákon szereplő és független, a vállalattal munkaviszonyban álló jelöltek közül titkosan választja.* E választások időpontjára vonatkozó konkrét javaslat még nem fogalmazódott meg, de feltételezhető, hogy azt az előzőekkel összekapcsoltan kívánják majd lebonyolítani.

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa — összhangban korábbi álláspontjával — az előzőekben vázolt választásokkal, az azokon való részvételével kapcsolatban a következőkben foglal állást:

1. *A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége az 1991. évi XXVIII. törvény alapján kiírásra kerülő, öncélú szakszervezetek közötti választást elutasítja.* Az MSZOSZ elvi okokból utasít el minden olyan szakszervezetek közötti választást, melynek egyetlen célja, hogy a tagság — mind a volt SZOT, mind az ágazati-szakmai szakszervezetek eszközeiben megtestesülő — vagyonát a tagságnál jóval szélesebb kör titkos szimpátia szavazásának eredményeképpen ossza meg a különböző konföderációk között. A Szövetségi Tanács alkotmányellenesnek, és ezért elfogadhatatlannak tartja, ha a szakszervezeti tagság belső ügyeibe, így a szakszervezeti tagok tagdíjából létrejött vagyon felosztásába kívülről kívánnak, a szakszervezetek autonómiáját durván sértő módon beavatkozni. Éppen ezért az MSZOSZ és több, az MSZOSZ-t alkotó szakszervezet az Alkotmánybírósághoz fordult az 1991. évi XXVIII. törvény alkotmányellenességének megállapítását és hatályon kívül helyezését kérve. E szervezetek úgy döntöttek, hogy az Alkotmánybíróság döntéséig a XXVIII-as törvényben foglaltakat nem hajtják végre, és ezt az álláspontot képviselik továbbra is, amennyiben ezt a február végéig megtartásra kerülő alapszervezeti taggyűléseken a tagság megerősíti.

2. Az MSZOSZ az 1991. évi LXXXIV. törvény előírása szerint megrendezésre kerülő társadalombiztosítási önkormányzati választásokon részt vesz, ha arra törvény kötelezi. Az MSZOSZ érdekvédelmi, érdek-képviseleti munkája, eredményei alapján nem fél a többi konföderációval folytatott versenytől a szavazókért, nem fél a megmérettetéstől. *Nem ennek okán, hanem jogi képtelensége miatt utasítja el az első pontban említett szakszervezetek közötti öncélú választás gondolatát.* (Mindemellett az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa fel kívánja hívni a figyelmet arra, hogy a társadalombiztosítási önkormányzatok ilyen — rengeteg időt, energiát pazarló, pusztán a lebonyolítással kapcsolatban több százmillió forintot igénylő bonyolult választással történő — létrehozását teljességgel felesleges, csupán egyes szakszervezetek önös — és jórészt csak vélelmezett — szervezeti érdekeit szolgáló procedúrának tartja. A Társadalombiztosítási Alapot súlyos százmilliókkal terhelő számláért a felelősséget nyilván azoknak kell majd vállalniuk, akik a delegálás ésszerű elve helyett a választásokat erőltették át a törvényhozáson, abban a nem is titkolt reményben, hogy egy zajos választási kampány eredményeképpen végre egy „nagy" szervezet látszatát kelthetik tagjaik számától függetlenül.)

3. Az MSZOSZ-t alkotó szakszervezetek —, amennyiben az új Munka Törvénykönyv elfogadása megnyitja ennek lehetőségét — részt vesznek az üzemi tanácsi választásokon, az ott megszerzett mandátumokkal is megerősítve tagságuknak a szervezethez való tartozásban megnyilvánuló bizalmát. *Az MSZOSZ Szövetségi Tanács nem csupán elfogadja, de már régóta támogatja, ösztönzi is, hogy a munkahelyeken üzemi tanácsok alakuljanak.* Ez, túl azon, hogy szervezett formát teremt a dolgozók beleszólásának a vállalat ügyeibe, lehetőséget ad arra is, hogy egy olyan országban, ahol plurális a szakszervezeti modell, vagyis az egyes munkahelyeken, szakmákban több szakszervezet is szerveződik, jelezze az egyes szakszervezetek érdek-képviseleti felhatalmazottságát, megmutassa azok reprezentativitását a munkahelyi, ágazati-szakmai és országos érdekegyeztetési fórumokon.

II.

A Szövetségi Tanács álláspontja a társadalombiztosítási önkormányzat és az üzemi tanácsi választások lebonyolításának legfontosabb elveire.

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa a választások lebonyolításával kapcsolatos követelményeit, a választások alapvető feladatából — a biztosítási ellátásra jogosultak biztosítási képviselőinek, illetve az adott munkahely munkavállalóit képviselő üzemi tanács tagjainak megválasztása — kiindulva fogalmazza meg. Ennek megfelelően a választásokkal kapcsolatban felvetődő kérdésekre a következő válaszokat adja:

1. **Kik a választásra jogosultak?**

a) Társadalombiztosítási önkormányzati választásokon a munkaviszonyuk alapján biztosítási ellátásra jogosultak, vagyis a munkaviszonyban állók, a munkanélküliek, a nyugdíjasok.

b) Üzemi tanácsi választásokon az adott vállalattal, intézménnyel munkaviszonyban álló aktív keresők.

2. **Kik indulhatnak a választásokon?**

a) A társadalombiztosítási önkormányzati választásokon jelölteket az országos szakszervezeti szövetségek, konföderációk állíthatnak. Annak eldöntésére, hogy milyen szervezet számít országos konföderációnak, mérlegelni kell az adott szövetség taglétszámát, a hozzá tartozó ágazati-szakmai szakszervezetek, területi szövetségek számát.

b) Az üzemi tanácsi választásokon az ágazati-szakmai szakszervezetek helyi alapszervezetei állíthatnak a vállalatnál dolgozó munkavállalók közül jelölteket.

3. **Hol bonyolódjanak a választások?**

a) A társadalombiztosítási képviselők megválasztására döntően a munkahelyeken kerüljön sor. Ezt egészíti ki a lakóhelyen történő szavazás lehetősége a nyugdíjasok, a munkanélküliek, és a kevés alkalmazottat foglalkoztató gazdálkodók munkavállalói számára.

b) Az üzemi tanácsok megválasztása a munkahelyeken történik.

4. **Mikor kerüljön sor a választásokra?**

a) A társadalombiztosítási önkormányzat megválasztására a törvény szerint 1992 végéig.

b) Az üzemi tanácsok megválasztására a Munka Törvénykönyv elfogadását követően meghatározott időben.

5. **Milyen, szakszervezeteket érintő további következményei lehetnek?**

a) A társadalombiztosítási önkormányzati választás célja a biztosítási képviselők megválasztása. Tekintettel arra, hogy itt országos konföderációkra szavaznak, a kialakult arányok vonatkozhatnak minden olyan országos szociális alapítványban való képviselet meghatározására, amelyben ezek a konföderációk vesznek részt (például üdülési alapítvány, amennyiben létrejön).

b) Az üzemi tanácsi választások célja az adott munkahely üzemi tanács tagjainak megválasztása. Az adott munkahelyen működő szakszervezeteket képviselő üzemi tanács tagok száma és aránya ugyanakkor egyúttal jelzője lehet az egyes szakszervezetek érdek-képviseleti felhatalmazottságának. Ezen választások eredménye alapján tehát meghatározható, hogy a helyi, az ágazati-szakmai, a területi és az országos érdekegyeztetés fórumán melyik szakszervezet milyen felhatalmazottsággal bír, melyek tekinthetők, és milyen mértékben reprezentatívnak.

III.

A Szövetségi Tanács felhatalmazza az Ügyvivő Testületet az állásfoglalásban foglaltak érvényesítésére, azzal, hogy az Ügyvivő Testület folyamatosan tájékoztassa a Szövetségi Tanácsot a szakszervezeteket érintő választások előkészítéséről, a felkészülés menetéről, az időközben állásfoglalást igénylő kérdésekről.

Az üzemi tanácsok választásával összefüggő szakszervezeti érdekek

1. A szakszervezeti jelöltállítás szerepe

a) Az új Munka Törvénykönyve és az ezzel összefüggésben napvilágot látott, a parlamenti pártok elképzeléseit tükröző törvénytervezetek alapján a szakszervezetek legfontosabb feladata lesz, egyben elemi érdeke is, hogy olyan jelölteket állítsanak, akik a szakszervezet számára szavazatokat szerezhetnek.

b) A szakszervezet a jelenlegi elképzelések szerint csak saját tagjait jelölheti.

A szakszervezetek korlátlan számú jelöltet állíthatnak. (Mindazon tagjaikat célszerű jelölni, akik szavazatokra esélyesek.)

c) A tervek szerint ugyanis csak az a szakszervezet lesz reprezentatív, amelynek a jelöltjei az üzemi tanács választáson (lényegében az első menetben) a szavazatok több mint 10 százalékát érik el. (Kisegítő szempont: reprezentatív az a szakszervezet is, amelynek a munkáltató azonos foglalkozási csoporthoz — szakmához — tartozó munkavállalóinak legalább kétharmada a tagja.)

d) Mindez azért fontos, mert csak a reprezentatív szakszervezet tisztségviselőit illeti meg (a tervek szerint) a munkajogi védelem, s csak az emelhet kifogást a munkáltató jogsértő intézkedése ellen.

e) A nem reprezentatív szakszervezet kollektív szerződés kötésére vagy módosítására irányuló javaslatát a munkáltató minden indoklás nélkül elutasíthatja.

f) *A tervezet szerint értelmezhetetlen, de bizonyos, hogy a munkahelyi megmérettetésnek szerepe lesz a kollektív keretszerződések* (új nevükön: szélesebb hatályú kollektív szerződések) *megkötése tekintetében is.*

g) Tisztázatlan máig, hogy milyen formában történik meg a konföderációk megmérettetése a közalkalmazotti és köztisztviselői szférában. Mégis ajánlatos, hogy eközben is valamifajta megmérettetésre készüljenek fel a szakszervezetek, hiszen a reprezentativitásra és a vele járó következményekre vonatkozó szabályok általánosak. Vagyis a közalkalmazottak és köztisztviselők szakszervezetei is feltehetően jelöltállítással mérettetnek meg, tehát mielőbb ki kell választaniuk a szavazatra esélyes jelöltjeiket.

h) Munkaszervezet típusonként (nagy létszámmal, szétszórt kis létszámú egységekkel, telephelyekkel stb.) működő szervezetek esetén másmás választási technikákat kell alkalmazni.

2. Az üzemi tanács választások szerepe a kollektív szerződések jövőbeni létrejöttében.

A kollektív szerződés létrejötte is az üzemi tanácsválasztásokon elért szavazatoktól függ majd a jövőben.

a) Ha egy szakszervezet működik a munkáltatónál, akkor ennek el kell érnie, hogy az üzemi tanács választáson a jelöltjei a leadott szavazatok több mint 50 százalékát elérjék, különben a szakszervezet nem lesz jogosult kollektív szerződés kötésére. (Az 50 százaléknál alacsonyabb szavazatarány esetén csak lehetőség lesz arra, hogy a szakszervezet tárgyaljon a kollektív szerződésről, azt a dolgozói közösség hagyja jóvá. Ugyanez a helyzet a következő bekezdés szerinti esetben, ha nem érik el a szakszervezetek az 50 százalékot.)

b) Ha több szakszervezet működik a munkáltatónál, ezek együttesen akkor köthetnek kollektív szerződést, ha a jelöltjeik együttesen elnyerik a leadott szavazatok 50 százalékát.

c) Ha az előző bekezdés alapján nem jöhet létre kollektív szerződés, akkor a munkáltatónál működő reprezentatívnak minősülő szakszervezetek köthetnek kollektív szerződést, feltéve, hogy a jelöltjeik több mint 50 százalék szavazatot szereznek.

d) Az előzőek alapján sem bizonyos, hogy több szakszervezet — például egyetértés hiányában — megkötheti a kollektív szerződést. Ilyen esetben közülük egy szakszervezet akkor jogosult kollektív szerződés kötésére, ha a jelöltjei az üzemi tanács választásokon több mint 65 százalékos szavazatarányt érnek el.

e) A leadott szavazatok aránya befolyásolja a szélesebb hatályú (jelenleg még keretszerződésnek nevezett) kollektív szerződések megkötését is.

Az Mt. tervezet ezzel összefüggő szabálya értelmezhetetlen, mert a szélesebb hatályú kollektív szerződés megkötésére — tisztázatlan feltételek mellett, az előző feltétellel vagylagos módon — az adott körben legnagyobb taglétszámú szakszervezetet is jogosítja.

3. A választás egyéb szempontjai.

Az előzőekből látható az üzemi tanács választással kapcsolatos szakszervezeti felkészülés fontossága. Ezzel kapcsolatban lényeges még jelezni (illetőleg ismételni), hogy

— a szakszervezetek — a nem szervezett dolgozókkal közösen — bonyolítják le az első választásokat,

— *a tervek szerint a választást 1992. június 30-ig kell megtartani,*

— a szakszervezetek korlátlan számú jelöltet állíthatnak (célszerűen minden tagjukat, aki szavazatokra esélyes),

— csak a saját tagok állíthatók jelöltnek,

— vezetők is jelölhetők, ha nem rendelkeznek — a szervezeti és működési szabályzat alapján — munkaviszony létesítési és megszüntetési, valamint a munkajogi felelősség tekintetében hatáskörrel,

— minden szervezeti forma esetére, így a — társaságoknál és a magánmunkáltatóknál is létre kell hozni az üzemi tanácsot (50 főfoglalkozású dolgozó foglalkoztatása esetén, illetőleg üzemi megbízottat kell választani 15—50 fő közötti munkáltatóknál),

— üzemi tanács hiányában nem gyakorolhatja a kollektíva az üzemi tanács hatáskörébe tartozó jogosultságokat, ami azért lehet jelentős jogvesztés, mert a legfontosabb stratégiai döntéseket illetően a kollektíva nem kap információkat. (Ilyenek: az átalakulás, a privatizáció, a csoportos létszámleépítés, a belső szabályozás, a személyügyi terv, a munkáltató gazdasági helyzete, a beruházások tervei stb.)

— az üzemi tanács nem érdekvédelmi szervezet (!), csupán „silány" konzultatív jogokkal rendelkező testület, amelynek működése révén a kollektíva mégiscsak információkhoz juthat (s ugyanígy a szakszervezetek is).

Dr. Rábaközi András

Törleszt a jugoszláv vasút

Sok-sok, eddig kacsának bizonyult jelzés után, a napokban megérkezett az első átutalás Jugoszlávia vasúti szövetségétől. Noha a korábbi hírek 31 millió svájci frankról szóltak, végül valamivel több mint 16 millió svájci frank — mintegy 900 millió forint — futott be a MÁV bankszámlájára, mondta *Teimel Zoltán*, a MÁV pénzügyi főosztályvezetője.

Erre az átutalásra már nagyon nagy szüksége volt a magyar vasútnak, mert nemzetközi kintlevősége december végi adatok szerint elérte az 5,5 milliárd forintot. *A jugoszláv vasutak így is vezetik az adósok listáját, mintegy 1,5 milliárd forinttal, de a mostani átutalás jelzést jelent a fizetési készségre.*

Mint *Teimel Zoltán* közölte: néhány nappal ezelőtt a jugoszláv vasutak tudomására hozták, hogy ha továbbra sem fizetnek, akkor a közlekedési tárca korlátozza a hazánkon keresztül történő jugoszláv áruimportot. Erre így most várhatóan nem kerül sor. A MÁV kintlevősége a 900 millió forint átutalásával 4,6 milliárd forintra csökkent, s a beérkezett pénzből a magyar vasút megkezdheti törlesztését a csehszlovák vasutaknak. A jelentős kintlevőség miatt ugyanis már 2,7 milliárd forinttal tartozik a magyar vasút Prágának.

A MÁV összes nemzetközi tartozása a tavaly december végi adatok szerint 5,5 milliárd forint, azaz megegyezett a kintlevőség összegével. Az osztrákoknak például félmilliárd forinttal tartozik a magyar vasút, közel 400 millióval az olaszoknak, s 250 millióval a volt NDK-nak. Ezenkívül még számos kisebb-nagyobb tétel is szerepel a tartozások rovatában.

Párbeszéd a fuvaroztatókkal

Az ország nehéz gazdasági helyzete rányomja bélyegét a vállalatok, üzemek termelésére, a félkész vagy késztermékek szállítására is. Ez a visszafogott termelés a MÁV-nál is érezteti hatását. Tavaly a tervezettnél jóval kevesebb árut fuvaroztak el. A nagyarányú visszaesés még inkább szükségessé teszi, hogy a vasút és a fuvaroztatók rendszeresen egyeztessék terveiket, kölcsönösen megismerjék egymás problémáit.

Ilyen párbeszédre került sor február 6-án Szegeden, ahol a város körzetéhez tartozó nagyobb fuvaroztatóvállalatok képviselőinek részvételével értekezletet tartottak.

A vasútigazgatóság képviselője tájékoztatójában ismertette az 1991. évi díjszabási változások gyakorlati tapasztalatait, az üzletpolitikai kedvezményezési rendszert, az ez évi változásokat, a fuvaroztatók likviditási helyzetét és az ezzel kapcsolatos MÁV-kényszerlépéseket. Szó volt a Szeged—Tisza pályaudvaron tervbe vett vámudvar létesítéséről is.

A jelenlévő mintegy harminc fuvaroztató képviselői pedig azokat a gondokat vetették fel, amelyekkel naponta szembetalálják magukat. *Így például áruikhoz nem mindig kapják meg a kért kocsitípusokat.* Főleg a különleges kocsiból van hiány.

Többen kérték, hogy a vasút a fizetőképtelen vállalatok listáját naprakészen vezesse. Az elmúlt időszakban nemegyszer előfordult, hogy a MÁV olyan fuvaroztatók áruinak szállítását is csak készpénz fizetése ellenében vállalta, amelyek már rendezték korábbi tartozásaikat.

(Gellért)

Leállt a szombathelyi járműjavító-üzem

Február 17-én négy hétre leállt a szombathelyi járműjavító üzem. Az ok: jelentősen csökkentek a MÁV fuvarozási lehetőségei, ezáltal csökkentek a javítási igények: az 1700 embert foglalkoztató szombathelyi üzemnek mintegy 30 százalékkal kevesebb munkára van kilátása, mint korábban

Baranyai László igazgató elmondta: mintegy 370 munkástól kellene megválniuk, ám inkább az úgynevezett kényszerszabadságot választották. Az elbocsátások jelentős része így elkerülhető, és költségeik is csökkennek ez idő alatt. A leállás idejére munkásaik átlagbérük 65 százalékát kapják, a MÁV kollektív szerződése alapján, de az összeg nem lehet kevesebb, mint a minimálbér.

Megtartani a szakképzett munkaerőt

(Folytatás az 1. oldalról.)

ány belső átcsoportosítással, átképzéssel már semmilyen módon nem pótolható. Bizonyos körben felvételre kerülhet sor a pályakezdő fiatalok körében, ha erre korábban megkötött tanulmányi szerződések kötelezik a vasutat. A helyenként (területenként, munkakörönként) előálló létszámhiány betöltésének a mostani körülmények között a legfontosabb forrása az átcsoportosítás. Át kell irányítani (áthelyezni, kirendelni stb.) a munkavállalókat azokról a helyekről, ahol munkahiány van, azokra a helyekre, ahol még foglalkoztathatók. Ez esetleg többszörös átirányítást is jelenthet és legtöbbször átképzési szükséglettel jár.

A Vasutasok Szakszervezete el szeretné érni, hogy a létszámcsökkentés helyett munkaidőalap mérséklő intézkedéseket alkalmazzanak. Ennek több formája lehetséges. Legkézenfekvőbbnek a túlórák megszüntetése, ill. jelentős csökkentése látszik. Hiszen a több millió túlóra egy-négyezer fő munkaidőalapját jelenti, vagyis azt, hogy a túlórák a máshol fölös létszám átcsoportosításával kerülhetnek kiváltásra.

A legnagyobb mértékben csökkentheti a munkaidőalapot a kényszerszabadságnak a kollektív szerződésben rögzített szabályok szerinti alkalmazása. Ez előnyös lehet mind a munkáltató, mind a munkavállalók szempontjából. A munkáltatónak azt jelenti, hogy a képzett, gyakorlott munkaerőt megtarthatja arra az időre, amikor lesznek feladatok, a munkavállalóknak viszont azt, hogy megmarad munkahelyük, bár átmenetileg csökkentett keresettel kell számolniuk.

Csökkenti a munkaidőalapot a részmunkaidős foglalkoztatás átmeneti alkalmazása is. Ebben az esetben a teljes munkaidős foglalkoztatást alakítják át részmunkaidős munkaviszonnyá. Mivel ez a munkaszerződés módosítását jelenti, ezért ehhez a munkavállaló hozzájárulása szükséges. *E foglalkoztatási forma kidolgozása folyamatban van.* A VSz elképzelése szerint ez is csak meghatározott ideig lenne alkalmazható és a bércsökkenés mértéke nem érné el a munkaidő mérséklésének arányát.

Munkaidőalap felhasználását csökkenthetik egyéb intézkedések is, mint pl. a fordulószolgálat átalakítása, osztott munkaidő szélesebb körű alkalmazása stb. Ezek az intézkedések kétségtelenül mérséklik a kereseteket, csökkentik az évi bérfejlesztés hatását. A VSz ezért alkalmazásukat csak abban az esetben támogatja, ha a munkaidőalap csökkentés mérséklésével arányosan csökken a létszámleadási kötelezettség. *A létszámcsökkentést elsősorban a természetes fogyás útján kell megvalósítani.* Így tudomásul kell venni a nyugdíjkorhatárt elért munkavállalók nyugdíjazását és azt is, hogy akinek munkaviszonya egyéb ok miatt szűnik meg, azt új felvételes munkakavállalóval nem pótolják. A VSz szorgalmazza a korengedményes nyugdíjazás lehetőségének kihasználását is. A munkaviszonyt létszámfölös miatt felmondani csak nagyon indokolt esetben lehet, csak akkor, ha már az összes többi lehetőséggel nem érhető el a kívánt eredmény.

Tudomásul kell venni, hogy felmondásnál fő szempont a fegyelemsértés gyakorisága és súlyossága lehet. Minden eszközzel védenünk kell azokat a VSz-tagokat, akik hosszabb munkavisszonnyal rendelkeznek és munkájukat eddig becsületesen elvégezték. Lehetőség szerint meg kell tartani a szakképzett munkaerőt, különösen azokat, akik speciális vasúti szakképesítéssel rendelkeznek. A munkáltató általában nem tekinti a felmondás elbírálásánál szempontnak a munkavállaló szociális helyzetét. Szakszervezetünk viszont különös figyelmet fordít arra, hogy a szociálisan nehéz helyzetben levők (többgyermekes család, egy keresővel rendelkezők stb.) ne váljanak munkanélkülivé.

Nehéz év előtt állunk, amelynek terheit csak megértéssel és főleg összefogással tudjuk enyhíteni. A VSz tagjai érdekében most is mindent elkövet, hogy a munkahely biztonságát megőrizze.

Dr. Péter Mihály

Az anyaggazdálkodásnál is átszervezés

Amint a MÁV többi szakszolgálatánál, úgy az anyaggazdálkodás legújabbkori történetében is először kell szembenéznünk a munkatársak elbocsátásának kegyetlen valóságával.

Így került napirendre az anyaggazdálkodási tagozat ügyvivői testületének február 12-i — *Egyed Ferencné* tagozatvezető elnökletével megtartott — ülésén a klasszikusan legjelentősebb érdekvédelmi teendő, a kényszerű munkáselbocsátás kérdése.

A mostani lépést az elmúlt esztendő 5 százalékos létszámcsökkentése előzte meg. A már akkor is érzékelhető feszültséget tovább fokozta a hosszas halogatás után végül is az év végén lebonyolított, nem mindenütt keserűség nélkül járó átszervezés. Mindezek tanulságait is figyelembe véve adott tájékoztatást az ügyvivői testületnek *Móriné Bányai Adrien*, a Vezérigazgatóság Anyaggazdálkodási Irodájának vezetője. A napirend tárgyalására meghívást kapott a VDSZSZ képviselője és részt vett a munkában *Rubik László*, a VSz szakértője is.

A tájékoztatóban az irodavezető kommentálta az 1992. évi foglalkoztatási tervet. Külön részletesen is kitért azokra a lehetséges megoldásokra, amelyek a legfájdalmasabb lépéstől, az elbocsátástól menthet meg munkatársakat. Így szólt többek között a szertárak, a raktárak összevonásáról, külön kihangsúlyozta a részmunkaidős foglalkoztatás, a kényszerszabadságolás munkahelyvédő intézményeinek alkalmazását. Mindezek elfogadtatásában és a további lehetőségek helyi megkeresésében a főnökségek szakmai és szakszervezeti vezetőire egyaránt nagy felelősség hárul, amit számon is lehet kérni.

Végezetül kiemelte, hogy a dolgozók és a munkáltatók együttes érdeke, hogy nagy körültekintéssel, a leghumánusabb, de egyben gyors intézkedésekkel elejét vegyék a kötelezően megszabott létszámcsökkentésen felüli leépítéseknek.

A tájékoztatót követő vitákban a jelenlévők egyetértően szóltak arról, hogy bebizonyosodott, még a legfájdalmasabb intézkedések is elviselhetőbbé tehetőek akkor, ha az érintettek olyan vezetői magatartást tapasztalnak majd a végrehajtó szolgálati helyeken is, mint amilyennel jelen esetben találkozhattak a felső vezetői szinten. *Kérték, hogy az irodavezető követelje meg ugyanezt az irányítása alá tartozó vezetői szinteken is.* Legyen igény a körültekintés, a humanitás, az empátia.

A tanácskozás tanulsága lehet az, hogy a munka világában az ilyen és ehhez hasonló drámai, emberi sorsokat megroppantó helyzetek megoldásának és kezelésének nincs és a jövőben még kevesbé lesz más alternatívája mint a munkáltatók és a dolgozók érdekeit képviselők jó szándékú, emberséges kompromisszumokra kész együttműködése.

A munkahelyek vezetői tisztségét hivatással betöltők és az érdekképviseletet önzetlenül felvállalók a rájuk bízottak sorsának felelős intézésében annak tudatában kell együttműködniük, hogy csakis ez felel meg a napjainkban oly gyakran emlegetett európai mértéknek, az emberi tisztességnek.

Bánszegi József ügyvivő

A munkanélküliség szorításában

Miközben Borsod-Abaúj-Zemplén megye gazdasági gondjairól mind borúlátóbb hírek láttak napvilágot, *következményként a vasúti fuvarozás is visszaesett.* A gazdasági rendszerváltás, a piacgazdaság kiépítése — sajnos — a vaskohászatot, a vegyipart, a bányászatot is érintette. A megyében, az országos átlagnál jelentősebb, mintegy 16 százalék a munkanélküliség. Mindez együtt jár a szociális konfliktusokkal.

A kapcsolódó gondokról kérdeztem *Berta Attilát*, a vasutas-szakszervezet Miskolc-Tiszai pályaudvari titkárát.

— A munkanélküliséggel a szociális feszültségek szélesedtek. A gazdaság felfelé ívelésének nem láthatók még a jelei. Az áttérés összefüggései a vasutat is érintik. Anélkül, hogy elmerülnénk a számszerű adatokban, *1986-ban az akkori miskolci körzeti üzemfőnökség egymaga több árutonnát továbbított, mint a szegedi igazgatóság.*

Miskolc-Tiszain a vasutasszakszervezetnek 1695 tagja van. Ide tartozik továbbá a bánréve—ózdi fővonal, a tornanádaskai mellékvonal, valamint Diósgyőr, Felsőzsolca és Tiszaújváros. *Bár különálló szervezet, de említésre méltó a 400 főt számláló utazó tagság.* A szakszervezeti munkát 23 vezetőségi tag, s hat munkabizottság fogja egységbe. S mint választott tisztségviselők 17 főbizalmi és 85 bizalmi közreműködése jelenti az érdekvédelmet.

A legnagyobb gondot a munkahelyek megtartása jelenti. Célunk, hogy megtaláljuk a legkedvezőbb megoldásokat. Noha ennek ellentmond, hogy a szakszervezet bevonása nélkül létszámegyeztetések nem történhetnének, a gyakorlatban ettől gyakran eltérnek.

— Működőképes és szociális védőrendszerünkkel *azon vagyunk, hogy a Vasutasok Szakszervezete céljaival egyezően megfeleljünk a vasutasok érdekvédelmének.* Míg 1991. évben a létszámleépítést belső átcsoportosítással megtudtuk oldani, ezúttal erre már kevés lehetőség kínálkozik. *Csak Miskolc-Tiszain 1990-ben 23, tavaly 47 korengedményes nyugdíjas távozása segítette a leépítést.* Ehhez társul az utóbbi évben még 16 öregségi és 20 rokkantsági nyugdíjas munkájának megszűnése.

— *Hittel és felelősséggel, mi több, megértéssel lehetett ehhez a kérdéskörhöz közelíteni, a megoldások útjait megtalálni.* Kollégáink csak most döbbennek rá, hogy a tervezett intézkedések személyükig értek el. A külső hatásokkal együtt egyfajta félelem kezd eluralkodni. Ezt a jövőtől való félelmet sem a jóléti, sem a piacgazdasági ígéretek nem képesek oldani.

A szakszervezeti bizottság arra törekszik, hogy a bérszerkezet valódi béralku legyen. A bérek kövessék az inflációs hatásokat, és állják útját az elszegényedésnek. *Az átcsoportosítások célja elsősorban az volt, hogy a létszámhiányos beosztások igényeit elégítsék ki.* Így fordítottak kiemelt gondot a jegyvizsgálók, a váltókezelők, a kocsirendezők létszámának betöltésére.

— Úgy vélem, hogy a kialakult helyzettől nem lehet elvonatkoztatni. *Mégis tényként értékelem, hogy a munkafegyelemre gyakorolt kedvező hatás ma már realitás.* A munkavállalói magatartásmódváltozás egyszerre függ össze a vasúti munka fegyelmezettséget kívánó tényével a munkanélküliség rémével. Tagságunk még gondolatilag sem képes átélni az események változását, noha bizakodásuk megmaradt. Hírek, híresztelések keltek szárnyra különböző százalékos leépítésekről, Napi beszédtéma, hogy Diósgyőr-Vasgyár állomás 20 raktárnokából csak 11-re lesz szükség. Így hát a váltókezelők, kapusok, személypénztárosok, forgalmi szolgálattevők féltik beosztásuk elvesztését.

— *Nekünk feladatunk védeni munkatársaink érdekeit* — folytatta. — Ezt meg is teszszük. A tárgyalásos megoldásnak vagyunk a hívei, amelylyel a legnehezebb helyzetek is rendezhetők. Törekszünk arra, hogy főbizalmiak és bizalmiak tevékenysége ne látszat, hanem az érdekvédelem valósága legyen. Partnerei legyenek a szakvonali vezetőknek. Kompromisszumokra is kész, következetes szakszervezeti vezetőként tárgyaljanak. Mert helyi ismereteik erre késztetik és hatalmazzák fel őket.

Miskolcon ismerik a vezérigazgatósági létszámleépítés előterjesztését. Mégis úgy látják, hogy azt igazgatósági, és szolgálati helyi szintekig kellene bontani, miközben a helyi sajátosságok is érvényesülhetnének.

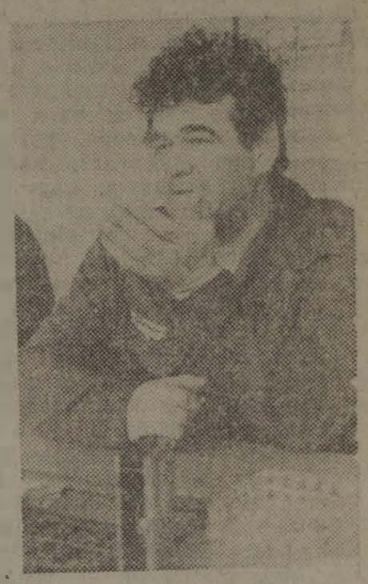
Sz. B.

Székesfehérváron

Drasztikus létszámcsökkentés

232 vasutas vált feleslegessé a járműjavítóban

Ha privatizáció, akkor létszámcsökkentés! — zenghetné teli torokból immár a fehérvári MÁV Járműjavító Üzem hétszázvalahány dolgozója az új időknek új dalait. Merthogy az új Magyarországon ez most a verdikt. Különösképpen Alba Regiában, ahol a Videoton, a Köfém, a SZIM és egyéb nagyvállalatok csődje nyomán ezrek kerültek utcára. Ezért hát a dolgozó nem dalol, sokkal inkább búslakodik. A lepusztult gyárudvaron hegesztőpisztollyal darabolja a rozsdás tehervagont, és nem érti, mit akarunk tőle. Aztán csak annyit mond, hogy nem számítottak erre az új rendszerben.



Horváth Lajos esztergályos

— *Hát miféle rendszer ez?* — kérdezi tőlünk (általunk) *Horváth Lajos* esztergályos már a műhelyben, aztán egyszuszra teszi hozzá: — *Aki kék köpenyben jár, az lenézi a munkásembert...*

Farmernadrágos edzőcipős, kék köpenyes kisérőm nem hallja az esztergályos szavait, de sejti a dolgozók hangulatát. Legalábbis azt magyarázza, hogy ő megérti, hogy el vannak keseredve az emberek. Végtére is senki sem mehet biztosra. Az igazgató a napokban jelentette be, hogy az év végéig 232 fővel kell csökkenteni a létszámot. Vagyis a járműjavítósok 32 százaléka fölöslegessé vált! Korengedményes nyugdíjba megy, vagy az utcára kerül. Arra ugyanis a fehérvári válságövezetben kevés a remény, hogy tömegesen el tudjanak helyezkedni.

Heresznyei András, a fehérvári járműjavító január elsején kinevezett igazgatója nincs irigylésre méltó helyzetben. Nem elég az, hogy járműjavító viszonylatban őket sújtja legjobban a létszámleépítés (az országos átlag 12,5 százalék), ráadásul a MÁV vezetői a privatizáció mikéntjét is homályba hagyják. Csak annyit tud erről mondani, hogy a járműjavító hamarosan egyszemélyes káeftévé alakul, amelynek alapítója a MÁV lesz.

Egyelőre semmiféle garanciát nem kaptak arra nézve, hogy a dolgozók kedvezményei (például az ingyen vasúti jegy, a MÁV-os betegellátás, biztosítás stb.) *megmaradnak.* Eddig a vezetők ugyanis ezekre hivatkoztak, ha a vasutas az alacsony órabére miatt reklamált. Kérdés persze, hogy kompenzálja-e az ingyenes vasúti jegy azt a havi bruttó tizenhatezres fizetést, amit jelen pillanatban egy harminc éve itt dolgozó szakmunkás keres? Január óta a délutáni műszakot is kénytelen voltak megszüntetni, így a dolgozó újabb 2-3 ezer forinttól esett el.

Egyelőre még annak is örülni kell, hogy év végéig mintegy hetvenöt százalékos munkaellátottságot tudott garantálni az igazgató. Így aztán egyelőre a fehérváriak nem jutnak szombathelyi kollégáik sorsára; az ottani járműjavítósokat már elküldték egyhavi kényszerszabadságra. A MÁV-nak per pillanat háromezerötszáz vagon javítására van pénze, a szükséges nyolcezer helyett. *A fehérváriak ebből százötven fővizsgára kaptak megbízást, ami a korábbinak mindössze egyötöde.* Szerencse a szerencsétlenségben, hogy ők nem a javításra, hanem a vasúti járművek gyártására specializálódtak.

Erdélyi Árpád és Novák Mihály

Arra is fölkészültek, hogy az önállósodás esetén tovább fognak csökkenni a MÁV-os megrendelések. Ezért is kerestek-keresnek külső, „idegen-feles" partnereket. Így kerültek kapcsolatba a Tiszai Vegyi Kombináttal, amely 25 saját tervezésű és kivitelezésű, 60 köbméteres hűthető és fűthető vasúti tartálykocsit rendelt tőlük. *Ebben az üzletben a fehérvári járműjavító a nagykanizsai Dunántúli Kőolajipari Gépgyár szállítója volt, a tartályokat azok készítették.* Ugyancsak a nagykanizsaiak alvállalkozójaként kaptak hasonló, ám nagyobb volumenű megrendelést a százhalombattai Dunai Kőolajipari Vállalattól.

De amíg egy ilyen 5-6 milliót érő kocsiváz a tervezőasztaltól a prototípusig eljut, ahhoz minimum kilenc hónap kell, s legalább egy év amíg ebből pénz lesz! Vajon megfinanszírozza ezt majd nekik a káeftévé alakulás esetén a MÁV?

Amíg az igazgatót és főmérnöket ilyen és ehhez hasonló kérdések foglalkoztatják, addig az embereket a létbizonytalanság. A néhány kiváltságosnak kaviár, a többségnek jó ha zsíros kenyér — morfondíroznak a munkások. *Völgyi János* főmérnök viszont azon van, hogy akiket megtartanak, azoknak szalámis kenyérre is kell hogy fussa...

Egy, az üzemben készült felmérés szerint a dolgozók nem ennyire optimisták. *Kilencven százalékuk a privatizáció ellen van, a munkások kétharmada pedig a sztrájkra is kész jogainak védelmében.*

A 370 tagú vasutas-szakszervezetet képviselő *Erdélyi Árpád*, tragédiának nevezi ami itt készül. A tíz százalékos létszámcsökkentésbe mégcsak bele mentek volna, de a tervezettet nem tudják megemészteni. *Novák Mihály*, ő a Vasuti Dolgozók Szabad Szakszervezetének ügyvivője, szerinte *Csárádi* vezérigazgató az ő kongresszusukon azt ígérte, hogy fehérvár 1992-ben autószállító kocsikat fog gyártani. Ehhez képest a MÁV most igyekszik tőlük megszabadulni.

(Tódor)

Oklevél-elismerés a nyugdíjasklubnak

Hatvanban négy évvel ezelőtt alakult meg a Naplemente nyugdíjasklub, melynek tagjai termelőszövetkezeti, cukorgyári és többségében vasutas nyugdíjasokból tevődik össze. A klubnak a vezetője kezdettől *Fodor Jolán*, kultúrfelelőse pedig *Karácsony Jánosné.*

A klub megalakulása óta kultúrműsorokkal a szomszédos Csehszlovákiában is gyakran szerepelnek. Az elmúlt év októberében a Szolnokon rendezett kulturális seregszemle elődöntőjén elért sikeres szereplésükért a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata a nyugdíjasklubnak köszönetét, elismerését fejezte ki, és oklevéllel jutalmazta az elődöntő résztvevőit, akik Heves városában szintén második helyezést értek el.

A klubban tevékeny munkát végeznek a nyugdíjas vasutasok. Hozzátartozóik, családtagjaik is aktívan járulnak hozzá a klub eredményes munkájához, melyet a helyi önkormányzat anyagilag is támogat.

Állam és szakszervezetek

A piacgazdaság megteremtése, a szociális válság kezelése és a privatizáció megvalósításának módja akkor lesz a munkavállalók számára is elfogadható, ha érdekeiket egymásal együttműködve, szervezetten, szakszervezetekbe tömörítve jeleníthetik meg. S bár egyre nyilvánvalóbb, hogy a szakszervezetek léte és működése a gazdasági és társadalmi béke feltétele is, a konzervatív kormánypárti és a liberális ellenzéki politika versengve fintorog, ha a szakszervezetekről van szó. Hivatkoznak pártállami múltra, a legitimáció hiányára, kényszertagságra és sok minden másra, hogy más-más oldalról indulva eljussanak az együtt vállalt következtetésig: *a munka világának „intézményeit úgy kell szabályozni, hogy azok az egymással torzsalkodó szakszervezetek nélkül is működőképesek legyenek".*

A versengő szakszervezetek létrejötte sajátos velejárója a politikai intézményrendszer átalakulásának, ez a sokszínűség azonban a politikai állam számára egyre terhesebbé válik. Erősödik az a szándék, hogy a politika — a jog eszközeit is felhasználva — kijelölje a „szalonképes" szervezeteket a munkavállalói érdekképviseletek közül. Ahhoz, hogy a döntés logikáját megsértsük, fel kell idézni a történelmi közelmúltat.

Magyarországon a rendszerváltás előtt jöttek létre új, független szakszervezetek, amelyek akkor létrejöttük körülményeiben és viszonyaiban hordozták az akkori pártállamtól, a legnagyobb tulajdonostól való függetlenségüket. Ekkor kaptak a „hagyományos" vagy „régi" minősítést azok a szakszervezetek, amelyeknek 30, 40, 50, 60 és 100 éves történetük is van. A parlamenti választások után bekövetkezett a furcsa paradoxon, a korábbi pártfüggő szakszervezetek a pártállam összeomlásával, függetlenné váltak a nómenklatúrától, szétporladt felettük az a politikai hatalom, amellyel több évtizeden át együttműködtek.

Külön kellene elemezni, hogy a hirtelen támadt függetlenség milyen politikai vákuumot teremtett a szakszervezetek körül, az azonban vitathatatlan, hogy új, tagolt szakszervezeti struktúra jött létre a SZOT monolittömbje helyén, s az új helyzetben az államnak újra kellett értékelnie a viszonyát a szakszervezetekhez.

Ez annál is inkább fontos, mert a legnagyobb tulajdonos, a legnagyobb munkáltató változatlanul a politikai állam maradt, amelynek menedzselnie kell az adósságválságot, a szociális konfliktusokat és a privatizációs folyamatot is. Ebben a helyzetben az előtt a dilemma előtt áll, hogy vagy tudomásul veszi politikai előjelektől, történetiségtől függetlenül a létező szakszervezeti pluralizmust és a szakszervezetek belső gondjaikra való tekintet nélkül elfogadja a munkavállalók szervezeteinek vagy úgy dönt, hogy a kormány, a hatalom, az uralmi elit előtt álló feladatok megoldásának ezek a szervezetek csak gátjai, amelyeket valamilyen módon meg kell szüntetni.

Az elmúlt időszak történetéből adódnak következtetéseink. *Meghirdett kormánystratégiát ebben a tekintetben nem ismerünk, de a tények önmagukért beszélnek.* Első körben a kormány, az uralmi elit összefogott a politikai elit által hitelesnek minősített, új, kis létszámú és a munkahelyen alig létező szakszervezetekkel, a Munkástanáccsal és a LIGA-val, s parlamenti úton, a régi szakszervezetek tevékenységét korlátozó és tendenciájában működésüket lehetetlenné tevő törvény elfogadásához asszisztált, illetve a törvény elfogadását örömmel tudomásul vette.

A második lépcsőben igen tudatosan keltette azt a hangulatot, hogy azért nem tud a szakszervezetekkel tárgyalni, mert nem tudja megítélni ezek legitimitását és a szakszervezetek belső válságaik miatt tárgyalásra és megállapodásra képtelenek. Ha a megosztottság, a válság létezik is, az elfogadható és demokratikus kormányzati magatartás az lett volna, hogy a kormány ennek a válságnak nem az elmélyítésére törekszik, nem a versengő szakszervezeteket próbálja meg egymás ellen kijátszani, hanem *előítélet és minősítés nélkül elfogadja a szakszervezeteket tárgyalópartnernek.*

A stratégia következő eleme, a kormány vélelmezhető magatartása a jelenlegi tulajdonszerkezetből vezethető le. Véleményünk szerint, arra lehet számítani, hogy az elfogadott parlamenti döntés után a kormány elsősorban azokkal az ágazati, szakmai szakszervezetekkel próbálja felmelegíteni a viszonyát, amelyeknek a működési területén valószínűsíthetően tartós lesz az állami tulajdon túlsúlya. A régi transzmissziós és pártállami hagyományoknak megfelelően, bizonyos költségvetési támogatással ezeket a szakszervezeteket meg lehet erősíteni, azt a látszatot keltve, hogy a jól megérdemelt munka, a jól kiemelt kompromisszum el fogja nyerni jutalmát, *csak az időszak vitáival terhelt szakszervezeti vezetőktől kell megszabadulni.*

Az engedelmes vagy engedékennyé tett szakszervezetek alternatívája mellett, kirajzolódni látszik egy másik lehetőség is. A gazdasági átalakulást az állam legkönnyebben úgy vezényelheti, ha épít arra a munkavállalói magatartásra, amelyik még mindig nem ismerte fel a szakszervezeti mozgalomban önmagát, nem ismeri fel igazából a szakszervezeti szervezkedés szükségességét. Akik erre játszanak, számítanak az európai szociáldemokrácia semlegességére, sőt passzivitására és megpróbálnak a demokratikus retorika leple alatt Kelet-Európában és Magyarországon is egy szakszervezetmentes övezetet teremteni.

Ehhez harcképtelenné kell tenni a „régi", de a politikai felindulásban függetlenné lett, nagy létszámú szakszervezeteket. Ezért hangzik el újra és újra, hogy a tagmegújítás sikere csak a nagy szakszervezetek öröklött hatalmi túlsúlyának és a vállalati menedzserréteggel való összefonódásnak tudható be. Aki ezt állítja, az azt mondta, hogy a politikai állam alkalmazásában lévő menedzserréteg saját józan érdekeivel szemben valamiféle „vörös" szakszervezeti összeesküvés jegyében fontosabbnak tartja a tradicionális szakszervezetekkel való együttműködést, mint azt, hogy a saját munkaadójának megfeleljen. *Hogy ez mennyire irracionális, az külön bizonyításra nem szorul.*

A politikai állam szakszervezeti farkasvaksága rendkívül veszélyes. Ha az uralmi elitet sajátos csőlátása arra buzdítja, hogy megszabaduljon a szakszervezetektől — ha nem lesz rá szükségük, majd a LIGA-tól és a Munkástanácstól is csak annyit fog elérni, hogy a szociális konfliktusok hosszú időn keresztül látensek lesznek, majd robbanásszerűen kerülnek ki az utcára.

De nem jó az a változat sem, amelyben az átmenetet a politikai állam hozzá hűséges szakszervezetekkel megpróbálja menedzselni. Hatalmi, tulajdonosi pozícióból nem lehet szakszervezeteket gründolni, s ha sikerülne is, *ezek a szakszervezetek rendkívül kis létszámmal fognak működni, és valószínűleg semmi befolyásuk nem lesz a gazdasági-szociális folyamatokra.*

Egyértelmű tehát, hogy minden olyan stratégia, amelyik a szakszervezetek elgyengítésére, megosztására irányul bármiféle küldetéstudatból indul is, és bármilyen demokratikus retorikával van is leöntve, veszélyezteti a békés átmenetet, és lehetetlenné teszi a munka világában a demokratikus, békés kompromisszumokra törekvő érdekegyeztetést.

A munkavállalók nem azért mondtak nemet a puha diktatúrának, hogy az új politikai rendnek szenvedő tárgyai legyenek csupán. Önmérséklet és önkorlátozás tőlük és szakszervezeteiktől csak akkor várható, ha a kompromisszumot nem a kényszer diktálja, ha az alkufolyamatban természetes, hogy az az egymástól is különböző szakszervezetek részvételével folyik.

A tárgyalópartnert, az alku szereplőit nem jelölheti ki a politikai állam, a törvényhozás. Politikai és történelmi minősítés nélkül tudomásul kell vennie, hogy a társadalmi együttműködés szereplői a munka világában méretnek meg, s aki ott megfelelőnek találtatott, legyen az kicsi vagy nagy „reprezentatív" vagy néhány taggal jelenlévő, annak a jogait sem a politika, sem a jogszabályok nem kérdőjelezhetik meg. Ebből a csapdából a szakszervezeti mozgalom csak akkor tud szabadulni, ha összefog és erőt mutat.

Kósáné dr. Kovács Magda,
Csintalan Sándor

Diósjenői vasutasok között

Ésszerűtlen szerelvényfordulók, pocsékoló üzemvitel

Személyvonat csak másfél óra múlva lesz, ilyenkor a két „bakter" is behúzódik a forgalmi irodába. Beszélgetéssel gyorsabban halad az idő, meg aztán a váltókezelői helyiségeket sem kell fölöslegesen fűteni. Miután rövid távon magam is bekapcsolódom a társalgásba, először az állomás szállítási teljesítményeiről érdeklődöm.

Szolgálattevők, váltókezelők egyöntetűen állítják, Diósjenő ma teljes egészében a személyforgalomból él. Valamikor ugyan — nem is olyan régen — még a forgalmas mellékvonali állomások között tartották nyilván, az elegyet saját tartalék mozdonnyal rendezték, amely kiszolgálta a 18 kilométer hosszúságú romhányi vonalat is. *Azóta a szárnyvonalon csak elvétve látni teherkocsit.*

Bánkot először megálló-rakodóhellyé degradálták, aztán megszüntették e minőségében is, mivel a felsőpetényi bánya befejezte az agyag lefuvarozását. A romhányi kerámiagyár pedig gyakorlatilag minden kapcsolatot megszakított a a MÁV-val, mondván árajánlataik minden komolyságot nélkülöznek.

A vasútról a közútra

A diósjenőiek is legfeljebb hajdanvolt idők szép emlékein merenghetnek, amikor ontotta a föladást az erdészet, a „Viltesz", a téesz... Amikor a havi kocsiforgalom meg sem állt ötvenig. A szomorú realitás: *tavaly november óta három kocsi szénleadás képezte a teherforgalmat.* Szánalmas még kimondani is. Arra persze senki nem esküszik, hogy a vidék kihalt volna, az országúton teherautó teherautót ér. A jugoszláv speditőr kamionba rakja a drégelypalánki tűzifát, az említett kerámiagyárba a Mátrából Kamazokkal hordják az agyagot, holott azelőtt mindkettő a klasszikus vasúti árunem kategóriájába tartozott.

— Önök szerint mi lehet az oka, hogy lassan mindenki hátat fordít a vasútnak?

— *A nyújtott szolgáltatáshoz képest aránytalanul drága a fuvardíj* — állítják a csökkenés legfőbb okát a kérdezettek. — *A február 1-jei tarifaemelés miatt valószínűleg az eddiginél is kevesebb munkával kell „megbirkóznunk".* Vonatkozik ez a személyforgalomra is. A Volánbérlet alig kerül többe a vasútinál. A falu két kilométer hosszú, ilyen kicsi árkülönbözetért senki nem fog naponta oda-vissza két kilométert megtenni, amikor a busz a porta végében áll meg. És a térségben viszonylag jó az autóbusz-közlekedés, el fogja vinni az utasokat, becslésünk szerint az eddiginek legalább negyven százalékát.

— Más baj is van itt, nemcsak a — forgalomcsökkenés sóhajt a szolgálattevő. — *A vasút nem akarja tudomásul venni a tényeket, ugyanolyan pocsékoló üzemvitelt folytat, mint évekkel ezelőtt.* Diósjenői viszonylatban is olyanok a szerelvényfordulók, hogy kis túlzással több a terméketlen, mint a hasznos kilométer. Esténként például jön Gyarmatról egy „nagy" Dacia, a gépmenet lefut Vácra, fölhozza azt a két-három kocsit, mert több nincs, aztán a gépmenet hazamegy. A gázolaj többe van, mint az inkasszált fuvardíj. Ha egy cseppet odafigyelnének, ezt a fordulót a nappali tolatós is megcsinálhatná. Vagy a másik: a romhányi Bz-motor este bemegy Balassagyarmatra, napi vizsgázni, majd visszajön és folytatja a fordát. *Százhúsz kilométert tesz meg fölöslegesen, hiszen a vizsgálatok egyszerű gépcserével megoldhatók lennének.* Túl nagy luxus ez egy padlón heverő vasútnak...

— Gondoltak már arra, ha minden így megy tovább, a vasút egyszer csak nem tudja fizetni, az improduktív állomások dolgozóit?

Fáradtan a szolgálatba

— Szerintem a vasút már most sem tud bennünket megfizetni, pedig, hogy itt tartunk, arról mi tehetünk a legkevésbé — válaszol a váltókezelő. — Kilencezer a váltókezelői alapunk, tisztán hazaviszünk tíz és felet, ebből pedig nem lehet megélni. És ezért a pénzért elvárnák, hogy reszkessünk a munkahelyünkért. *Alig több a fizetésünk, mint a segély lenne, hát akkor mit féltsünk rajta?* Mindez azért szomorú, mert negyvenöt-ötven éves korára, becsülettel végig dolgozott életet követően az embernek el kellene jutnia odáig, hogy két szolgálat között legalább kipihenhesse magát. Hogy ne az anyagi gondjai gyötörjék szünet nélkül. Nappal maszekol az ember, mondjuk tíz órát, aztán olyan fáradtan esik be szolgálatba, hogy azt hiszi, sohasem lesz reggel. Aztán mégiscsak reggel lesz, de alvásról szó sem lehet, mert vagy a földet kell művelni, vagy valami mást dolgozni, amiből pénz van, különben az embernek fölkopik az álla.

— Én egy harminckét éves öreg Csepellel fuvarozok, már az is csoda, ha tudjuk indítani. Annyi a baja, olyan sokba kerül a javítása, hogy szinte annak örülök, ha nem fizetek rá — panaszolja a másik kolléga.

— Szóval az anyagi megbecsülés nem teremt precedenst Diósjenőn?

— Anyagi megbecsülés... *Tizennyolc évig jártam hármas túrba, mert nem volt ember. Egy hónap alatt másfél hónapot dolgoztunk.* Ez lenne a megbecsülés, ez a tizenkétezer forintos szolgálattevői alap? Én azóta nem hiszek semmiféle megbecsülésben, amióta a becskei alagút lezárása miatt erre terelték a forgalmat. Nekünk annyi pénzt ígértek, ha zökkenőmentesen megy minden, hogy annyi pénz nincs is. Rengeteg vonat volt, annyit és úgy dolgoztunk, mint az állatok. Ne várjon meglepő fordulatra, nemhogy egy fillért nem láttunk, de annyit sem mondott senki, hogy köszönjük a tisztes helytállást. Nem becsülnek minket semmire, ez az igazság.

— Három évvel ezelőtt kaptam meg a 25 éves jubileumi jutalmamat. *A papíron hatezer forint állott, aztán kézhez kaptam belőle alig több, mint háromezret. Részemről ennyit háromezret.*

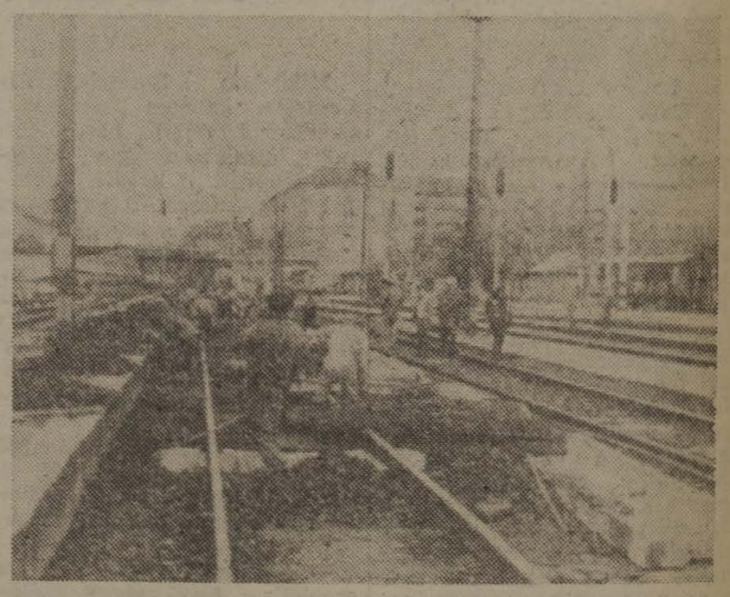
— Ha holnap bejön valaki az utcáról, egy ezressel mindjárt több az alapja. Hol van akkor az egyenlő munkáért egyenlő bért elve? De hát nem is annyira az ő pénzüket sokalljuk, mint inkább a miénket kevéselljük.

Még mindig petróleumlámpa

— Valami azt sugallja, hogy ebben az országban olyan erők működnek, amelyek nem akarják, hogy kikerüljünk a válságból, és ez alól a vasút sem kivétel — sommázza véleményét beszélgetőpartnereim egyike. — *A jó ötletek egyszerűen elsikkadnak.* Erre is tudok mondani egy helyi példát. Nyolc vagy tíz éve elhatároztuk, hogy a bejárati jelzőkhöz kivisszük a villanyt, ne kelljen már annyit gyalogolni, meg minek égjen az a petróleum, ha van korszerűbb megoldás. Mindezt saját, összedobott pénzünkből akartuk megvalósítani. Csakhogy mindjárt közbeszólt a felső vezetés: hohó! Nem úgy van az! Ehhez mérnök kell, aki az egészet megtervezi. Ahhoz pedig pénz kell. Diósjenőn azóta is petróleum világít a jelzőkben.

(A riportalanyok nevelt saját kérésükre nem közöltük.)

Thorday Zoltán



A Déli pályaudvar és az alagút közötti szakaszon a ferencvárosi pft. és a budapesti építési főnökség dolgozói javítják a pályát
(Jurkievicz Tibor felvételei)

A rézkábel ára

Február 3-án Tata állomáson ismét fülön csíptek egy kábeltolvajt. Táskájában negyvenméternyi rezet találtak. Mint kiderült, a delikvens nem teljesen idegen, mint a MÁV egykori „dolgozója", munkahelyén szerzett tapasztalatait próbálta másféle vonatkozásokban kamatoztatni.

— Volt olyan hónap, hogy csak a mi szakaszunkon megközelítőleg ötszáz méter rézkábelt kellett pótolni — háborog *Vass László*, a Biztosítóberendezési Fenntartó Főnökség tatabányai blokkmestere — Tavaly ősszel megtörtént, hogy Tatabánya és Szárliget között — kis túlzással — isten nevében közlekedtek a vonatok, mert a felsőgallai elágazásnál a jelzőkábeltől a telefonkábelig mindent elvittek. *A két állomás városi telefonon kért egymástól engedélyt.* Hálózati szinten meg már annyi a kábellopás, hogy ehhez már kevés az eredetileg e célra szabványosított rézkábel. Újabban már alumíniummal helyettesítjük, ami nem annyira „kelendő".

Az általunk használatos kábel métere 128 forint — folytatja *Vass László.* — De nem ez az igazi kár! A kábel eltávolításakor fellépő hirtelen terhelés következtében tönkremegy a biztosító-, illetve vonatbefolyásoló berendezés egyik fontos alkatrésze, az úgynevezett tirisztoros ütemkövető, amelynek értéke darabonként 8300 forint. A legnagyobb veszteség azonban a vonatok késleltetéséből származik, hiszen ilyen esetekben a jelzők önműködően vörösre váltanak, aztán lehet ballagni tizenöt kilométeres sebességgel.

— A kábellopás azonban súlyos balesetek okozója is lehet...

— Igen. *Ha a fénysorompó vezetékeit szedik le, ezzel potenciális veszélyhelyzetet teremtenek mind a vasúton, mind pedig a közúton utazók számára.* Talán ezért is kellene más szemszögből megítélni a kábeltolvajlást, és lecsapni azokra a maszek MÉH-esekre, akik a rezet fenntartások nélkül átveszik. A hatóságok részéről pedig fel kellene ismerni végre, hogy tíz kiló kábel ellopása nem egyszerű szabálysértés, hanem tömegek életét kockára tevő, közlekedés biztonságát veszélyeztető bűncselekmény.

(Thorday)

Két vasutas meghal:

A targoncát elsodorta a mozdony

A VSz ötvenezer forint segélyt adott a családoknak

Balesetből egy is sok, tartja a szólásmondás a munkavédelmi szakemberek körében. Pláne, ha a balesetek halállal végződnek. Ebből a szempontból ez az év nem jól kezdődött a szegedi igazgatóságnál, ahol januárban két halálos üzemi baleset történt.

Január 6-án a szegedi személypályaudvaron dolgozó (B. T.) akkumulátor kezelovel szolgálatának átvételekor közölték, hogy a XIV. vágányon álló személykocsiknál javítási munkát kell végeznie. A kapott utasításnak megfelelően, a helyszínen felmérte az elvégzendő munkákat, s azok egy részét el is végezte. A még hátralévőhöz a műhelyben kérte F. I. segítségét, akivel megbeszélte a tennivalókat. F. I. nem igazolta vissza, hogy neki melyik vágányok közé kell a kocsi akkumulátorokat targoncával kiszállítani, de ezt végül tisztázták.

B. T. és F. I. targoncával kivitték az akkumulátorokat a XIV és az V. számú vágányok közé. Eközben kérdezte meg B. T. F. I-től, hogy kért-e engedélyt a targoncával való közlekedéshez a vágányok között. *F. I. „OKÉ"-val válaszolt, majd a targoncával úgy állt meg, hogy az V. számú vágány űrszelvényébe ért. B. T. az akkumulátorokat kicserélte.*

Eközben az V. számú vágányra járt be a 7012. számú személyvonat, melynek a mozdonya a targoncával ütközött és a közelben álló F. I-t elsodorta. Az ütközés során F. I. jobb lábán combközépen nyílt törést és kisebb fejsérülést szenvedett, kórházba szállítás után traumás sokkban elhalálozott.

A balesetvizsgáló bizottság megállapította, hogy a külső forgalmi szolgálattevőtől a XIV—V. számú vágányok közötti targoncaközlekedésre engedélyt nem kértek. Ennek tudatában rendelte el a 7012 számú vonat vágányútjának beállítását, aminek ellenőrzését el is végezte.

A vonatot továbbító mozdonyvezető elmondása szerint látta, hogy a bejárati vágány mellett, a baloldalon, a biztonsági határjelzőn belül, mintegy 20-30 méterre, a vágánytengellyel párhuzamosan egy villamostargonca áll. *Figyelj jelzést adott, amit a targoncavezető észlelt. Ránézett a targoncára és intett a mozdonyvezető felé, hogy a targonca űrszelvényen kívül van.* A mozdonyvezető is úgy ítélte meg, hogy nem lóg be az űrszelvénybe. A targonca mellé érve a mozdonyvezető rendellenes zajt észlelt, s a visszapillantó tükörből látta, hogy a vonat a targoncát magával sodorja. Azonnal gyorsféket alkalmazott és megállás után a helyszínről jelentette a balesetet.

A vizsgálóbizottság megállapította, hogy a kérdéses targonca közlekedéséhez az előjegyzési könyvek egyikében sem szerepelt engedélykérés, illetve adás. Továbbá megállapították, hogy a targonca 2-3 centiméterre volt a behaladó vonat űrszelvényén belül.

A bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a balesetért F. I. targoncavezető hibáztatható. A bizottság egyéb megállapításokat is tett, több olyan mulasztásra hívta fel a figyelmet, amelyekkel az érvényes technológia-forgalmi utasításokat, munkavédelmi előírásokat sértették meg. A mozdonyvezető például a továbbhaladást engedélyező jelzéskép ellenére a jelzőt meghaladva a vonatot 45 km óra sebességre gyorsította fel. A külső forgalmi szolgálattevő olyan esetben is adott ki targonca közlekedésére engedélyt, amikor vonatok közlekedtek, illetve tolatási mozgásokat végeztek az érintett vágányok között. Holott ez idő alatt a targoncaközlekedés ezek között a vágányok között tilos.

A balesettel összefüggésben a bizottság az érintett vezetők ellenőrzési kötelezettségeinek hiányosságait is szóvá tette.

Hangsúlyozta, a felügyeleti ellenőrzések korábbi megállapításait, történetesen azt, hogy a dolgozók a targoncaközlekedéssel kapcsolatos szabályokat nem tartják be, a szükséges intézkedéseket nem tették meg. Közvetve ezek is hozzájárultak F. I. halálos üzemi balesetéhez.

Az előző körülményektől eltérő, halállal végződő eset történt január 16-án Szentes állomás rakodóterületén. A baleset sajnálatos körülmények egybeesésének a következménye.

T. János, a szentesi vontatási főnökség villanyszerelő csoportvezetője január 16-án 10.20 órakor szolgálati kerékpárjával az állomás felvételi épületében dolgozó beosztottja ellenőrzésére indult. Amikor az élő rakodóhoz közeledett, hangosat kiáltott, jobb karját a magasba lendítette, majd baloldali irányban a kerékpárral együtt tehetetlenül eldőlt. *Az esés következtében a betonburkolattól baloldali koponyatető és koponyaalapi törést szenvedett.* A mentők a sérültet kórházba szállították. A szakszerű műtéti beavatkozás ellenére január 17-én elhalálozott.

A balesettel összefüggésben kétely támadt a baleset üzemiségének megítélésében. *Mértékadó orvosi vélemény alapján T. J. halálát a bekövetkezett agyvérzés és sérülésének következménye okozta.* A balesetvizsgálók dicséretes bölcsességről tettek bizonyságot. A halálesetet üzemi balesetnek minősítették, alapul véve a szakorvosi intézet véleményét és a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság korábbi állásfoglalását, amely kimondja:

„Ha a biztosítottat a baleset foglalkozása körében végzett munka közben vagy azzal összefüggésben érte, az üzemiség elbírálása során nem kell vizsgálni, hogy a balesetet a biztosított pillanatnyi rosszulléte megelőzte-e. T. J. betegsége okozta rosszulléte során bekövetkezett baleset üzeminek minősül."

Két vasutas váratlanul, tragikus körülmények között távozott közülünk. Mindketten negyedszázada dolgoztak a vasútnál. Az elhunytak hozzátartozóinak a Vasutasok Szakszervezete 50—50 ezer forint gyorssegélyt adott. Az összeget február 25-én *Győri István* alelnök adta át. Ez csak enyhe gyógyír az özvegyek, az árván maradt gyerekek számára, de egyúttal bizonyíték is arra, hogy a bajba jutottak számíthatnak segítő jobbunkra.

Pásku Jenő

Az idős vasutasok érdekében

A nyugdíjastagozat hétpontos javaslata

A Vasutasok Szakszervezete nyugdíjas tagozata február 1.-12-én országos elnöki értekezletet tartott. A tagozat 82 alapszervezetre és 56 önálló csoportra támaszkodva *nemcsak a tagdíjat fizető 55 ezer vasutas nyugdíjas érdekeit képviseli,* hanem hangot ad mind a 136 ezer vasutas nyugdíjas közösségének.

Amikor észrevételeinket, illetve javaslatainkat megfogalmazzuk, abból indulunk ki, hogy az idős generáció az egész világon azoknak a termelőeszközöknek a jövedelméből kér méltányos részt, amiket annak idején saját munkájával hozott létre.

Aggodalommal figyeljük, hogy a termelőüzemeket sorra bezárják, a vasútnak nincs mit szállítania és a munkanélküliség már ijesztő méreteket öltött. Az ország gazdaságpolitikája nem képes gátat vetni az életszínvonal rohamos süllyedésének, *a nyugdíjasok úgy érzik, hogy a jelenlegi nyugdíjrendezési vitában ismételten becsapják őket.*

Javaslataink:

1. Szüntessék meg a nyugdíjak és a nyugdíjasok szociális segélyeinek megadóztatását.

Az emberek igazságérzetét, erkölcsi érzékét sérti az olyan adózási elvárás, hogy a nyugdíjasok tagdíjából, vagy a vasutasok adózott jövedelmének 1930 óta havonta befizetett 1/2 százalékos önkéntes támogatási alapjából folyósított segélyek ismételten adókötelesek legyenek.

2. Ha a legalacsonyabb munkabért 8 ezer forintban fogadták el, a saját jogú nyugdíjak alsó értéke is érje el a 7 ezer forintot.

3. A Társadalombiztosítási Alap — ezen belül a MÁV Nyugdíj Igazgatóság — kapja vissza az államosítások előtti ingatlan vagyonát. Ezzel a mihamarább megválasztásra kerülő nyugdíjas önkormányzat gazdálkodjon.

4. Egyetértünk azokkal a törekvésekkel, amelyek a jövőben a nyugdíjak megállapításánál a szolgálati éveket, a befizetett járulék nagyságát veszik figyelembe és az állami költségvetés feladatául szabják meg az állampolgárokról való olyan elemi szociális gondoskodást, ami mögött nincs befizetett társadalombiztosítási járulék.

5. Követeljük a régi nyugdíjak szintre hozásának megkezdését. Első lépcsőben megoldást jelentene az is, ha a nyugdíj mellett dolgozók nyugdíját — akik 5, 10, 15 éve mentek nyugdíjba, de kiegészítő jövedelmükből fizették a nyugdíjjárulékot — a járulék befizetésének arányában kiegészítenék.

6. Az egyik legelesettebb társadalmi réteg, az özvegyek helyzete is megoldásra vár. Véleményünk szerint méltányosnak tűnne, hogy az özvegyek saját nyugdíjuk mellett véglegesen megkapják az elhunyt férj nyugdíjának 50 százalékát.

7. Egyetértünk a Nyugdíjas Kamara azon követelésével, hogy az 1992. évi nyugdíjemelés kezdete visszamenőleg január 1. legyen. *A március 1-jétől javasolt, megosztott 19,5 százalékos évi emelés, szintre hozva, csak 13 százalékos növekedést jelentene.* Ez a várható nettóbér-kiáramlással, s a prognosztizált 20-25 százalékos inflációval nincs arányban.

Azt, hogy az ország gazdasági terheiből minden társadalmi rétegnek egyenlő arányban kell vállalnia a reá eső részt, elfogadható keserű igazságnak tartjuk, de az a gyakorlat, ami a nyugdíjak rendezgetésénél Magyarországon kialakult, nemcsak egyszerűen erkölcstelen, hanem alkotmányellenes is.

Nem alamizsnát kérünk! A társadalombiztosítási alapot használják fel, rendeltetésszerűen és törvényesen vonják felelősségre azokat, akik a költségvetési lyukak befoltozására, igazgatási és egyéb költségek fedezésére fordítják az általunk évtizedeken át befizetett és felhalmozott nyugdíjjárulékot.

A VSz Nyugdíjas Tagozata a javaslatokat tartalmazó levelet az országos elnöki értekezlet több mint hetven résztvevőjének aláírásával elküldte *dr. Kiss Gyulának*, az Országgyűlés Szociális és Társadalombiztosítási Állandó Bizottsága vezetőjének, valamint *Knoll Istvánnak*, az Országos Érdekegyeztető Nyugdíjas Kamara ügyvezető titkárának.

Hatvani vasutas véradók

Hatvan vasútállomáson a közelmúltban térítésmentes véradó napot rendeztek. A városban és környékén az önkéntes véradó mozgalomban a vasutasok élen járnak. Most az év első véradó napján is 92 vasutas donor mintegy 37 liter életmentő vért adott. *Somogyi János* 75, *Balázs Béla* 50, kilenc donor 40, ugyancsak kilenc 30-szoros véradó kitüntetésben részesült.

A nyugdíjasok közül rendszeresen részt vesz a véradó akcióban *Túri János, Takó János, Baráti Attila* és *Ratkó István*. Hosszú évek óta rendszeresen, kollektívan veszik ki részüket a véradásból a kálkápolnai mozgó gépesített és a vámosgyörki I-es pályamesteri szakasz dolgozói.

Hamburgban építették

Korszerű járműtelep az ICE-vonatok számára

A Német Államvasút 300 millió márkáért építtetett járműtelepet az *Inter City Express* (ICE)-vonatok kiszolgálására *Hamburg-Eidelstedtben*. A létesítmény maga egy 430 m hosszú, 65 m széles és 8 vágányt magába fogadó csarnok. Ebben a csarnokban vizsgálják naponta 60 perc alatt a nagy sebességű ICE-vonatokat. A vizsgálatra vonatonként 150 szakember áll rendelkezésre.

A vizsgálati és karbahelyezési programot egyidejűleg három szinten hajtják végre. *A munka előkészítése akkor kezdődik, amikor a vonat még 200 km-re van Hamburgtól.* A vonat számítógépe a Münchentől Hamburgig terjedő, 900 km hosszú út alatt tárolja a közben fellépett összes probléma adatait. Rádión továbbítja Eidelstedtbe azokat a műszaki részleteket, amelyek ellenőrzést igényelnek.

A 8 vágány 2,40 m magasban húzódik oszlopokon. A vágány 170 helyen van megszakítva forgóvázak cseréje érdekében. *A cserét 10 perc alatt tudják végrehajtani.* A munka végrehajtásához önjáró, légpárnán lebegő munkaeszközök állnak rendelkezésre. Itt közlekednek a sínkoronaszint alatt 2,4 m-rel lejjebb azok a járművek is, amelyek segítségével a zárt WC-egységeket cserélik.

A középső szinten látják el azokat a feladatokat, amelyek a vonatok kocsiszekrényeivel kapcsolatosak. Itt javítják az ajtókat, ablakokat. A munkásokat a vonat mentén villamos hajtású kocsik továbbítják. A harmadik szinten a csarnok padlójától több, mint 6 m magasban azok a szakemberek dolgoznak, akik a járművek fedelével vagy az áramszedőkkel foglalatoskodnak.

A járműtelepen két tartalék vonat áll rendelkezésre, ha esetleg nem sikerülne egy-egy vonat átnézését és kijavítását az adott 60 perc alatt befejezni. *A járműtelepen 730 szakmunkás dolgozik.* A karbantartó csarnokon kívül van a telepen még egy korszerű mosóberendezés is a vonatok külsejének a tisztítására. Vonatonként kereken 40 köbméter vizet használnak el, és a felhasznált víz 90 százalékáig terjedő részét tisztítás után újra visszavezetik a rendszerbe. A technika és a környezetvédelem egyesítésének kitűnő példája ez.

Pataki Kálmán

Philemon úr

Régóta figyelem az emberem. Reggelente nagyjából egy időben érünk a kis patakot átívelő hidacskához, igaz, ő a templomtér felől kanyarodik errefelé, én meg pontosan az ellenkező irányból jövök, a salakos, száraz időben csikorgó, esőben sáros úton. Itt találkozunk a hídon, szinte nap mint nap, akár köszönhetnénk is egymásnak. De csak megvillantjuk egymás felé a tekintetünket, azután félreforduluk.

Alacsony, szikár emberke, fején télen—nyáron valamikor kék, ma inkább szürke vasutassapka, rajta a jelvény, kopott szárnyaskerék. Ha szél fúj ezen a meglehetősen kietlen tájon, erősen szorítja kobakjára a fejfődőjét.

Egyszer késő estig eltartott a munkám, éjszakára is a városkában maradtam, egy barátomnál aludtam. Reggel viszont Pestre kellett mennem, így alakult, hogy emberemmel egy időben lépkedtünk a HÉV-állomás felé vezető úton, majd a szerelvény indulásáig időt tölteni szinte egy időben nyitottunk be az állomás melletti büfé rosszul csukódó ajtaján. Egy jó éves, látásból való ismeretség után most köszöntünk egymásnak először.

A vizezett rizlingbe még vizet kért, és megcsóválta a fejét az én piros vermutomra.

— *Tudja, ez nőknek való ital* — kezdte a beszélgetést, közben aprókat kortyolt a hig lőréből. Azután a legnagyobb meglepetésemre megkérdezte, tudom-e, hogy hogyan készül a jó halászlé.

— *Mindenekelőtt pálinka kell hozzá. Sok pálinka. Így könnyebben megy a passzírozás, mert az is fontos, így lesz jó sűrű a lé.*

Philemon úr, a már nyugdíjas vasutas, 1956 őszén tanulta meg, hogyan készül az igazi halászlé.

Forgalmista volt a Dunakanyar egyik kis állomásán, feleségével az indóházhoz ragasztott kis szobában éltek. Az ablakra csipkefüggönyt horgolt, az ablakokba muskátlit tett Baucisz asszony, aki még a negyvenes évek végén sok más honfitársával menekült ide Görögországból, mert azt hitték, hogy a kommunizmusban a kerítés is kolbászból van.

Hellasz hegyeinek partizánlánya azután hű asszonya lett a kissé gyomorbajos kinézetű, ám tisztességes és törekvő magyar vasutasnak. Nyári estéken, ha Párkány felé robogó nemzetközi gyors utolsó fényei is eltűntek, a dombok mögött, kiültek a váróterem előtti zöld padra, és arra gondoltak, ennek mindig így kell lennie, mert nagyon jó ez a békesség.

Azután ötvenhat őszén hallották, hogy Pesten kitört a forradalom. Bauciszt, a görög hegyek hajdani fegyveres lányát, megejtette a félelem.

— *Menjünk innen* — könyörgött *Philemonnak.* — *Akármi lesz, az nekünk nem lesz jó.*

De a férje csitította.

— *Egyszerű vasutasok vagyunk. Én soha nem politizáltam. Mi bajunk lehetne?*

Ólmos eső tette fényessé a síneket azon az éjszakán, amikor *Darvas* úr, a vasútigazgatóság egyik főelvtársa bezörgetett. A félrehúzott függöny mögött olyan volt rémült, fehér arca, mint fénytelen, olvadó hold, pedig csak az eső verte kitartóan az ablaküveget.

Beengedték. *Darvas* úr letérdelt előttük, sírva kérte, bújtassák el, mert üldözik. Életre-halálra. Nem volt ő soha kommunista, csak sorsüldözött szegény zsidó, akit hol ide, hol oda sodor a szél.

— *No, nem lesz semmi baj* — mondta *Philemon* úr, a forgalmista, megilletődötten, hogy ez a nagy ember, aki a vasutasnap alkalmával a szocializmus építésére buzdította szaktársait, most náluk kér menedéket. — *Meg azután, maga jó ember, úgyse bántaná senki.*

Darvas úr felkelt a földről, leporolta a nadrágját, és most vették csak észre, hogy egy hátizsákszerű nagy vászontáska van nála. Elkezdte bontogatni. Volt abban kenyér, szalonna, egy nagy dobozban fagyasztott hal, és két üveg szilvapálinka.

— *Hal* — mondta régi szép időkre emlékezve Baucisz, és megérintette a fémdobozt.

Darvas úr felélénkült.

— *Főzzünk halászlét* — javasolta. — *De előbb, ha megengedik* — és húsos ujjaival cibálni kezdte az egyik üveg dugóját. — *Igyunk egy kupicával.*

Ittak, azután nekiláttak a főzésnek. Szilvapálinka illata töltötte be a kis konyhát. A verőcei hegyek, dombok lábánál csak egy ablakból szűrődött ki a fény. A lassan felengedő hal darabokban hullott a lepattogzott zománcú fazékba. Később megtudták, Pesten ezen a napon volt a Köztársaság téri pártház ostroma.

És ittak. *Philemon* forgalmista úgy érezte, élete legboldogabb napja ez. *Baucisz* is énekelt, amit pedig kislány kora óta nem tett. *Darvas* úr kipirult, és előbb csak dúdolva, majd később visszafogottan bár, de a *Hej, te bunkocskát* nyekeregte.

A halászlé igen jóra sikeredett. Ettek és itták a szilvapálinkát. *Philemon* forgalmista majdnem elfelejtkezett a hajnali vonatokról, de *Baucisz* figyelmeztette. Sapkája kissé ferdén állt, amikor az állomásépület elé kiállt, hogy az áthaladó szerelvényeknek megadja a kellő tiszteletet.

— *Köszönöm, igazán köszönöm* — hálálkodott *Darvas* elvtárs, amikor néhány nap múlva búcsút vett tőlük. — *Bármit kérhetnek tőlem, ha módomban áll, megteszem.*

— *Semmi mást, csak azt kérjük, hadd maradjunk mindig ezen az állomáson* — mondta *Philemon* forgalmista. — *Hadd maradunk mindig így együtt. És ha meghalunk, jó lenne, ha együtt halnánk meg.*

— *Hát ez utóbbit nem ígerem. Bár...* — és Darvas mintha elmosolyodott volna, azután felkapaszkodott csomagjával egy rövid ideig az állomáson veszteglő szerelvényre. Nem integetett vissza a vasutasházaspárnak.

Néhány hét múlva, amikor a nyomozók a forgalmista lakásában megtalálták a *Darvas* úr pakkjából származó néhány holmit, a fémdobozt, meg az üres üvegeket, először csak pofáztak, azután a talpát kezdték verni *Philemonnak.* Ezek a tárgyak egy budapesti áruház készletéből kerültek ide. Amikor kiengedték az őrszobáról a sántikáló forgalmistát, *Bauciszt* már nem találta otthon.

Philemon úr, amikor nekem ezeket elmesélte letette poharát, és kissé megemelte kopott vasutassapkát. Lehetett ezt búcsúzásnak is vélni. A HÉV is indulóban volt Pest felé.

— *Mikor evett azóta halászlét?* — kérdeztem ostobán, pedig sejtettem a választ.

Dideregve nem lehet táncolni

Győr művelődési intézményei között alighanem a vasutasok Arany János Művelődési Háza az egyik legrangosabb. Sokféle programot kínálnak évtizedek óta. Gyermekek és nyugdíjasok egyaránt találnak kedvükre való szórakozást.

— A nyugdíjasok számára szervezett filmklubunkra vagyunk a legbüszkébbek — mondja *Molnár Zoltán* igazgató. — Az idős vasutasok csütörtökönként ingyen nézhetik a régi sztárok, *Csortos, Kabos, Karády Katalin* filmjeit. Főleg a régi, háború előtti vígjátékoknak örülnek vendégeink. A vetítés után láthatóan jókedvűen ballagnak otthonukba, s ez manapság nem is kevés. Nyugdíjasaink zöme 35-40 évet töltött a vasút szolgálatában, s a nyugdíjuk bizony kevés. A film természetesen nem sokat pótol, de a másfél, kétórás nevetés valamit enyhít a mindennapi gondokon.

— A nyugdíjasok „filmmúzeumán" kívül még három filmklub működik házunkban — kapcsolódik a beszélgetésbe *Fülöp Péter* szervező. — Elsőrangú, úgynevezett művészfilmeket vetítünk, közöttük olyanokat is, amelyek nem vagy ritkán kerülnek a mozihálózatba.

— Hírnevünk, rangunk alapja mégsem a film — folytatja az igazgató —, hanem a tánc. Nem túlzás: a fél Győrt mi tanítottuk meg táncolni; a *vasutasban* jöttek rá a rumba, szamba, keringő ízére a város fiataljai. A Révai utcai próbatermünket jól ismerik városszerte. A társastánc- és az úgynevezett formációs csoportunk országos hírű, a különféle versenyeken sok-sok babért arattunk. *Az idén is indulnak versenytáncosaink a debreceni gálán, most azonban félve engedjük el fiataljainkat, az előzmények nem sok jóval biztatnak.*

— Mire gondol?

— Kellemetlen erről beszélni, és főleg nagyon nehéz higgadtan. Az idei télen, mind a mai napig, nincs fűtés a már említett Révai utcai termünkben. A régi fűtési rendszert a környezetvédők leállították. Az átépítést megkezdték, de abbamaradt. Egész télen üresen kongott a terem, táncosaink a város különböző intézményeiben tartották próbáikat. Szerencsére a vasút megengedte, hogy heti egy alkalommal a főépületben — a Hotel Szárnyaskerék épületében — az oktatási teremben gyakorolhassanak táncosai. *Viszont legalább kétezer fiatal az idei télen nem tanulhatott meg táncolni, elmaradtak a koszorúcskák, és még egy sereg rendezvény.*

Számunkra az a meglepő, hogy a próbaterem mellett balról és jobbról is a vasút különböző üzemeinek irodái találhatók, tehát a fűtés nemcsak a mi „ügyünket", a művelődést hátráltatta, hanem a vasúti üzem működését is. Ennek ellenére még a mai napon, február 18-án is bizonytalan a fűtés sorsa. Messze még a nyár, addig feltétlenül cselekedni kell. Bízunk abban, hogy a budapesti igazgatóság felismeri gondunk természetét, következményeit, és lehetőség szerint orvosolja mielőbb. Nem vagyunk panaszkodósak, de azért belátható, hogy dideregve nem lehet táncolni...

Sárközi Gábor

Vasutasbérletek megújítása az Erkel Színházban

A Magyar Állami Operaház igazgatósága kedvező feltételeket biztosít az 1992/93. évad Erkel színházi vasutasbérleteinek megújítására. A március 29-i és az április 19-i bérleti előadások alkalmával az Erkel Színház előcsarnokában a jelenlegi bérletek bemutatása ellenében kiválthatók az új bérletek, amelyek ára változatlan maradt.

Az 1992/93-as évadban a következő előadások szerepelnek műsoron: Traviata, Varázsfuvola, János vitéz, Rosszul öltözött lány, Nabucco.

Kérik a vidéki bérletezőket, hogy éljenek ezzel a lehetőséggel, mert így elkerülhetők az utazgatás fáradalmai, illetve a postai költségek.

Futó Gézára emlékeztek a Szegedi VSE birkózói

Másfél évtizeddel halála után is példakép maradt a fiatalok előtt *Futó Géza*, aki előbb mint versenyző, majd mint edző és versenybíró vált ismertté nemcsak Szegeden, hanem szerte az országban. A Szegedi Vasutas SE birkózó szakosztályát 1929-ben alapította meg, két évvel később már edzői végzettséget szerzett, kezdetben mint versenyző, később edzőként ért el sikereket. Teljesítményei, kiemelkedő eredményei alapján tagja volt a Los Angeles-i Olimpiára készülő magyar válogatottnak, de anyagi okok miatt nem utazhatott el.

Most halála évfordulóján rá emlékeztek Szegeden. *Február 7-én a sportág képviselői megkoszorúzták sírját, majd másnap emlékversenyt rendeztek az SZVSE sporttelepén.* Ezen az ország 28 egyesületének 106 junior korú versenyzője vett részt. A végig színvonalas küzdelemben a vasutas fiatalok jó eredményeket értek el.

Eredmények:

48 kg: 3. *Pál* (BVSC), 52 kg: 2. *Bozsányi* (BVSC), 57 kg: 1. *Juhász László* (BVSC), 3. *Majoros* (BVSC), 90. kg: 1. *Simita Zsolt* (BVSC), 2. *Galambos Titusz* (SZVSE).

G. J.

Adósság és népszerűség a német vasutaknál

A vasúti közlekedés nemcsak nálunk lett drágább az új esztendőben. Németországban például mind a Bundesbahn, mind a Reichsbahn többet kért szolgáltatásaiért, vagyis: mindkét vasúti híresség többet fizetett az utaztatásért és a szállításért 1992-ben. De nemcsak a díjtételek emelkedtek a német vasutaknál, hanem a hiány és az adósságterhek is, és ha 2000-ig nem történik valamilyen csoda, akkor az ezredfordulóra mintegy 400 milliárd márka deficit halmozódhat fel a két német vasútnál.

A Bundesbahn ezúttal 22 pfennigről 23-ra, a keleti Reichsbahn pedig 12-ről 14-re emelte az 1 kilométer után fizetendő összeget a 2. osztályon. A Bundesbahn központjában arra számítanak, hogy 3,5 százalékkal nő a bevételük, gyógyír persze ez sem lesz, s ezért nem véletlen, hogy ismét a vasút privatizációjának lehetőségét és szükségességét hangsúlyozzák gazdasági berkekben Németországban — érdekes módon — ennek azonban nyomós akadálya van, mert alkotmánymódosítás nélkül ez egyelőre keresztülvihetetlen.

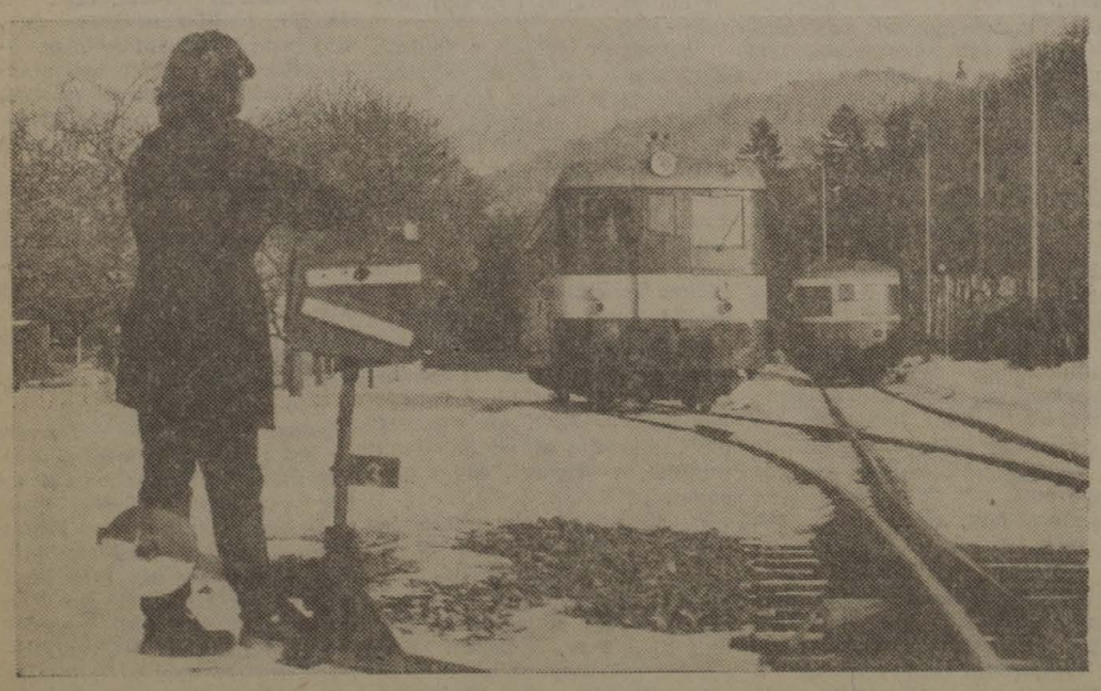
Jól tudja viszont a német állam, a költségvetés, hogy sokba kerül a vasút fenntartása, mert milliárdos támogatás nélkül egyikőjük sem képes talpon maradni. A Bundesbahn gazdálkodási terve ugyan 5 százalékos forgalomnövekedést jósol idénre, de azt is, hogy a várható hiány legalább 7,3 milliárd márka lesz. Az összeg nagy része a kamatfizetésekből tevődik össze, mert 1992 év végére a Bundesbahn adóssága még mindig mintegy 45,4 milliárd márkára tehető majd.

A vasúti kormánybizottság tavaly év vége előtt azt követelte, hogy hozzák létre a „Német Vasutak Részvénytársaságát", a DEAG-t, hogy különválaszthassák egymástól a személy- és teherszállítást, valamint a sínhálózat fenntartását, mert 2000-re valóban bekövetkezhet a prognosztizált 400 milliárdos hiány. *A javaslat a szakszervezetek számára többé-kevésbé elfogadható, ha a részvénytársaság megalakulása demokratikus elvek alapján megy végbe.* Előnyösebb ez, mint a vasút részprivatizációja, vélekednek a munkavállalók képviselői.

Mindezen nehézségek ellenére a két német vasút, a Bundesbahn és a Reichsbahn egyesítése is gőzerővel halad előre, s erre 29 milliárd márkát irányoztak elő. Új gyorsvasúti vonalak épülnek az egyesített országrészek között, s ennek legszebb példája a Hannover—Berlin gyorsvasúti szakasz lesz. *1995-re építik meg 5 milliárd márkás költséggel, és a szerelvények óránkénti átlagsebessége 250 km körül várható.*

A Bundesbahn tavaly a gondok ellenére is látványos sikert könyvelhetett el. Szuper vonata, a világhírű „InterCity Express", az ICE belopta magát magasabb áraival is az utazóközönség szívébe. Előfordulnak ugyan még késések és a zsúfoltság is igen nagy (gyakran a folyosókon is ülnek!) 1992-ben 7400 ICE-szerelvényt indítottak el 5 millió utassal. Az első felmérések szerint az utasok 6 százaléka az autóról, 5 százaléka pedig a repülőről pártolt át az ICE-re. A vasút népszerűsége tehát változatlanul nő Németföldön.

Erni Péter



CSEH-SZLOVÁKIÁBAN május végén húsz vonalon szüntetik meg a vasúti közlekedést, mert 1992 végére a cseh-szlovák vasútnál (ČSD) 9 milliárdos lesz a veszteség. A személyszállítást a síneken 10-15 százalékkal szeretnék csökkenteni, s ezzel mintegy 1 milliárd koronát megtakarítani. A vasút elképzeléseit viszont sokan bírálják, mert döntései révén tovább nő az autóforgalom, s ezzel a már eddig is elviselhetetlen környezetszennyezés. A ČSD azzal védekezik, hogy nincs más kiút, mert 1 milliárd koronával tartozik a Skoda Műveknek az 1991-ben leszállított villanymozdonyokért.

(A felvételen a morvaországi Sobotin bezárandó vasútállomása látható. A környék lakói most attól tartanak, hogy legalább 2000 kamion és teherautó közlekedik majd évente a környéken, mert leáll a vasút, amely köztudottan, környezetbarát közlekedési eszköz)

TAKARÉKBETÉTKÖNYVET TALÁLT

A becsületes kalauz

Csip-csup ügyeken nem szoktam rágódni, moralizálni aztán végképpen nem. A most következő eseten azonban elmeláztam egy kicsit.

Csiba Péter 44 éves vezető jegyvizsgáló január 18-án a Győrből Hegyeshalomba tartó, 12.45 órakor induló személyvonaton talált egy bemutatóra szóló takarékkönyvet. Gondosan elrakta táskájába, majd újra Győrbe érkezvén elballagott a megyei napilap, a Kisalföld szerkesztőségébe, leadta a könyvet, kérve a szerkesztőt, hogy pár sorban tudassa a tényt az olvasókkal.

Péter 18. éve szolgál a vasúton, Komáromban sikerült elcsípnem pár szóra.

— Mennyi pénz volt a takarékkönyvben?

— Mielőtt leadtam, belekukkantottam: ezer forint. *Csekély összeg, de tőlem lehetett volna benne akár százezer is, akkor is leadom.* Engem becsületre neveltek szüleim, hívő ember vagyok, rendszeresen misére járok, ezért is: nálam magától értetődő, hogy a másokéhoz nem nyúlok. Sajnos, sokan mondták, hogy milyen szerencsétlen balek vagyok, az ezresből jó pár fröccsöt megihattam volna, a kutya sem kereste volna a pénzt, hiszen bemutatóra szólt... *Az ilyen vélemények hidegen hagynak.* A világ lehet romlott, én maradok a tisztességnél. Egyébként az egyik győri oktatótiszt megdicsért, azt mondta, hogy öregbítettem a kalauzok jó hírnevét. Nem mondom, ránk fér, de nem ezért tettem. Különben pedig tudomásom szerint a könyv még mindig a Kisalföld szerkesztőségben van, senki sem jelenkezett érte.

(— sárközi —)

Aranyat reméltek, maradt a bronzérem

A BVSC volt a házigazdája a női vízilabda BEK-döntőnek

A BVSC-Miraid női vízilabdacsapata a zürichi selejtező csoportból pontveszteség nélkül jutott a Bajnokcsapatok Európa-kupájának hatos döntőjébe. A kupaküzdelmeknek ezúttal a BVSC volt a házigazdája. Sajnos, még nem a saját uszodában, amiben korábban, titokban reménykedtek. Így, miként az edzéseket és a hazai bajnoki mérkőzéseiket, ezt a rangos csatát is albérletben, a Spartakus Kőér utcai uszodájában bonyolították le.

A vasutas lányok nem titkolták: *szeretnék bizonyítani, hogy Európa legjobbjai közé tartoznak.* Valljuk be, ez akkor is igaz, ha nem sikerült az első helyen végezni. De, mert a küzdelem a medencében dől el, be kellett érniük a harmadik helyet jelentő bronzéremmel.

Az első hely megszerzéséért folytatott küzdelemben a remény akkor halványult el, amikor még a csoportmérkőzéseken 0-7-re kikaptak a szovjet utódállamokat képviselő Uralocskától. Azzal ugyanis mindenki tisztában volt, hogy a nehezebb ellenfél, a holland bajnok Brandenburg még hátra van. Bár ez a találkozó a játék képe alapján fordított eredménnyel is végződhetett volna.

Ám nem így történt. A hollandok 8-7-re győztek. Így a döntőt ők vívták az Uralocskával. A BVSC pedig a bronzéremért játszhatott a francia Creteil csapatával.

Már az első hét perc után kiderült, a vasutas lányok felszabadultan azt játsszák, amit tudnak. Egymás után vezették a szebbnél szebb támadásokat, amelyeket pompás gólokkal fejeztek be. Végeredményben fölényes, 14-6 arányú győzelmet arattak és övék lett a bronzérem.

A döntő összecsapás pedig a technikás holland lányok sikerét hozta. Végig higgadtan, okosan játszottak, és 18-8 arányban megérdemelten nyerték meg a Bajnokcsapatok Európa-kupáját.

(vf)

Vasútmodellező klub alakult Veszprémben

Veszprém vasúti csomóponton *Baross Gábor* vasútmodellező és vasútbarátklubot alapítottak.

A klub célja a MÁV munkájának megismertetése és népszerűsítése, az ifjúság érdeklődésének felkeltése a közlekedés, a vasút iránt.

A tervek között szerepel vasúttörténeti anyagok gyűjtése-gondozása, az új vasúti modell- és terepasztal-építés, technikai ismeretek bővítése. Hetente szerdán 17 órától tartanak foglalkozásokat. Augusztusban megemlékeznek Baross Gábor születésének 100. és a Székesfehérvár—Szombathely vasútvonal 120 éves évfordulójáról.

★

A Baross Gábor Klub március 14-én, Veszprém állomás tanácstermében 8—18 óráig modellbörzét tart. Különböző méretű vasútmodellek és tartozékok adása, vétele, cseréje. Minden érdeklődőt várnak.

Lakáscsere

Elcserélném egyszobás, komfort nélküli (víz bent van) Budapest X. kerületi MÁV-bérlakásomat, összkomfortos lakásra. Érdeklődni lehet levélben: Simon Attila, Zagyvarékas, Béke u. 8.

Elcserélném budapesti, egy plusz két félszobás, telefonos, MÁV-bérlakásomat hasonló, győri lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 169-7803-as városi telefonszámon.

Elcserélném Gyáli úti, 64 négyzetméteres, 2 szobás, gázfűtéses, MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra vagy Budapest környéki ingatlanra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Petnehházi Erzsébet, Szentendre, Damjanich u. 12/C 2200.

Elcserélném Budapest XV., Kossuth L. utcai, 80 négyzetméteres, 2 + 2 félszobás, OTP-öröklakásomat, 1 + 2 félszobásra a környéken, és egy 1 szobás lakásra bárhol Budapesten, MÁV-dolgozóval is. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Barányiné, 46-70/167-es üzemi vagy 132-5046-os városi telefonszámon.

Eladó Üllőn, kétszobás, kétkonyhás, tornácos jellegű, kertes családi ház. Érdeklődni lehet: Zámbori József 01/27-77-es üzemi vagy a 113-8476-os városi telefonszámokon.

Eladó bérleményi joggal 150 négyzetméteres pincehelyiség (víz, villany, telefon). Szövetség u. 28/B. Érdeklődni lehet: telefonon a 117-1934-es számon 8—16 óráig.

Elcserélném 25 négyzetméteres, összkomfortos, VIII. kerületi, MÁV-bérlakásomat hasonló vagy komfort nélküli tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 112-2233-as városi telefonszámon.

Elcserélnénk Miskolctól 10 km-re, sajókeresztúri, szolgálati lakásunkat hasonlóra, Kál-Kápolnától Budapestig vagy Budapesttől legfeljebb 30 km-es körzetben. Érdeklődni lehet: Lukács, 01/82-36-os üzemi telefonszámon.

Eladó Budapesttől 29 km-re, Tahiban, a Hosszúmező utcában 220 négyszögöl telek, betonalapra épített, kétszintes házzal vagy budapesti telefonos lakásra cserélhető. Érdeklődni lehet: 142-5151 városi vagy a 40-40 üzemi telefonszámokon.

Elcserélném MÁV-dolgozóval balatonfenyvesi, 2 szobás, kertes, komfortos MÁV-lakásom, budapesti lakásra. Nagyobb lakás esetén adhatunk VII. kerületi 2 szoba, komfortos tanácsi lakást is. Érdeklődni lehet egész nap a 149-9702-es városi telefonszámon.

Elcserélném XV., Alkotmány u. 1. I. 6. szám alatti 59 négyzetméteres lakásomat egy hasonló, XV. kerületben levő, megvásárolható MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: 122-0660/127-es melléken, 9—14 óráig, Simónénál.

Elcserélném VI. kerületi, 2 szoba, komfortos, szabad rendelkezésű tanácsi bérlakásomat hasonló MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 117-8664-es telefonszámon.

Elcserélném 62 négyzetméteres MÁV-lakásomat 1 külön bejáratú és 2 egybenyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti lakásomat hasonló fokozatú, 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet a 127-3963-as vagy a 164-2536-os telefonszámokon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja

Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor

Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068

Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77

Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete Bp. VI., Benczúr u 41. 1068 Telefon: 122-1891

Felelős kiadó: Papp Pál a vasutas szakszervezet elnöke

Előfizetési díj egy évre: 120 forint

92—4079. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető: dr Csőndes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460 6000

1 2 4 8 16 0 0 0

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. MÁRCIUS 12.

A VSz tanácsa megtárgyalta az új tarifatáblázat alkalmazását

A VSz Területi és Tagozati Tanácsa az 1992. február 25-i rendkívüli ülésén megtárgyalta az idei bérfejlesztés, illetve az új tarifatáblázat bértételeire való ráállás módját. Ezt megelőzően a MÁV Vezérigazgatóság értékelte az új bérbesorolás, ill. tarifák bérkihatását, és javaslatot tett az érdek-képviseleti szerveknek a bérfejlesztés végrehajtásának rendszerére. A konkrét bérintézkedések ismertetése előtt érdemes az új tarifarendszerbe sorolás néhány összesített adatára kitérni.

A rendszer hatálya alá nem tartozik összesen 4086 fő (belkereskedelmi tevékenység mozgószolgálat nélküli létszáma, a gyermekintézmények, zenekar, főosztályvezetők, vasútigazgatók). A bérrendszer hatálya alá tartozóknál pedig a helyzet a következő.

A jelenlegi alapbérek tarifaértékhez viszonyított aránya 54,3%, vagyis az alapbérek átlagosan alig több, mint felét teszik ki a tarifatábla béreinek. A tarifaértéket elérők, vagy meghaladók bérének leválasztása után az átlagos ráállási mérték 53,7%. Az átlagos értéken belül fizetési osztályonként lényeges az eltérés. Így az 1—9. fizetési osztályban, valamint 16—21. fizetési osztályban (tehát az alacsonyabb és a magasabb fizetési osztályokban) az átlagos ráállási mérték meghaladja az átlagot, mert 54-85% között van. *Ezekbe az osztályokba tartozik az összes létszám 56 %-a, (56.400 fő).* A 10—15. fizetési osztályokba tartozók átlagos alapbéreinek aránya a tarifa béreihez viszont alacsonyabb az átlagosnál, 49—53% között van. Az ide besorolt létszám az összes létszám 44%-a, (44 700 fő). A besorolt létszám mintegy 2%-ának (2000 főnek) a jelenlegi alapbére eléri, vagy meghaladja a tarifa bértételeit. Ezek a munkavállalók jellemzően az 1—5. fizetési osztályokban vannak, tehát segéd- illetve betanított munkát végeznek.

A szakszolgálatonkénti ráállási százalékok is a MÁV-átlaghoz képest több-kevesebb eltérést mutatnak. A szakágak átlagos alapbére és a ráállási százalékok a következők:

Szakág	jelenlegi alapbér	%-os arány
üzemviteli	11 475	50,5
építés, pft.	13 639	60.9
gépészet	14 114	54,6
távk. biz. ber.	14 127	53,6
anyaggazd.	12 366	53.8
közg. és fejl.	17 596	54,4
igazg. közp.	17 402	52,1
munkaügy szerv. (vezérig. stb.)	23 817	62,0

Az adatokból látható, hogy a legkedvezőbb a tarifa megközelítése az építési és pályafenntartási szakágnál, valamint a munkaügyi szervezet által összefogott vezérigazgatósági szerveknél és néhány közvetlen alárendelt intézménynél. *Meglepően alacsony az alapbérek aránya az üzemviteli, kereskedelmi szakág munkaköreiben.* Némileg elmarad az átlagtól az igazgatósági központok alapbérarányát jelző %-os érték is.

A szakszolgálaton belül a fizetési osztályok átlagos értékeinek viszonya a szakszolgálati átlaghoz hasonló megoszlást mutat, mint a vállalati összesenben.

A bérrendszer hatálya alá tartozó dolgozóknál — ha 8000 Ft/hó induló értékkel indul a tarifatábla — a jelenlegi alapbért 84,5%-kal haladja meg a tarifa átlagos bértétele. *A tarifára való ráállás összes bérigénye 12 290 millió forint lenne.* Ezzel szemben erre a célra rendelkezésre áll 4360 millió forint, amely a bérigénynek alig több, mint 1/3 része. Ebből következik, hogy a tarifatáblázat bértételeit csak közelíteni lehet.

Az alapbérfejlesztés részei: A vezérigazgatóság előterjesztése szerint az alapbérfejlesztés két részből áll:

— lenne egy ún. inflációkezelő rész és a

— tarifa meghatározott mértékéig (%-ig) való ráállást biztosító rész.

Az inflációt kezelő rész nagyságára azt tervezték, hogy az a jelenlegi alapbér 15%-a legyen. Ez alanyi jogon megilletne mindenkit, akinek jelenlegi alapbére a tarifa szerinti bértétel alatt van, de maximum annyit kaphatna, amivel eléri a tarifatábla rávonatkozó bértételét. Ebben az esetben a tarifatábla bértételeire való ráállás mértéke 66-67% közötti lehetne. Ha az inflációkezelő rész 10%-os, akkor a ráállás mértéke 67-68%-ot érne el. Amennyiben nincs inflációkezelő rész, akkor a ráállás 69% lenne.

A VSz Területi és Tagozati Tanácsa hosszasan mérlegelte a munkáltató javaslatát. *Azt tartotta a legfontosabbnak, hogy alapvető szempont a tarifa bértételeinek minél kedvezőbb megközelítése legyen.* Ugyanakkor indokoltnak ismerte el az inflációkezelő rész

(Folytatás a 2. oldalon.)

TÍZ VASÚTI CSOMÓPONTON

Szakszervezeti fórumok

Aktuális gazdasági és munkaügyi kérdéseket tárgyaltak

A Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére a területi szervezetek fórumokat szerveztek a tisztségviselők és aktivisták részére az aktuális gazdasági, munkaügyi és egyéb kérdésekről. Összesen tíz vasúti csomóponton került sor az aktívaértekezletekre, amelyeken kb. 1000—1100-an vettek részt. Ezek témái között szerepelt többek között a foglalkoztatással és létszámcsökkentéssel kapcsolatos feladatok, a bértarifarendszer bevezetésének helyzete, az ez évi bérfejlesztés végrehajtásának módja, valamint a kollektív szerződés megkötésének körülményei és a módosítás okai.

A fórumokon bevezető előadást tartottak és a vitát vezették a VSz vezetői (elnök, alelnökök és azok a szakértők, akik tagjai voltak annak az érdekegyeztető tárgyaló csoportnak, amely a VSz-t képviselte a munkáltatóval folyó — közel három hónapig tartó — tárgyalássorozaton. Ezeken a megbeszéléseken alakultak ki azok a megállapodások, amelyek alapul szolgálnak az ez évi foglalkoztatáspolitikának, bérfejlesztésnek, illetve megállapítják az új bérrendszer és bértarifa szabályait, összegeit. *Itt állapodtak meg az idei kollektív szerződésről is.* A felsorolt témákkal lapunk korábbi számaiban részletesen foglalkoztunk, itt csak emlékeztetőül foglaljuk össze a legfontosabb kérdéseket.

A MÁV *foglalkoztatáspolitikájának* ez évi fontos kérdése a mintegy 10 százalékos mértékű létszámcsökkentés végrehajtása. Az egyes szakszolgálatok között differenciált mértékű (8—14,5%) létszámcsökkentés már nem valósulhat meg csupán a természetes létszámapadás (nyugdíjazás, fluktuáció) útján. Szükség van elbocsátásokra is. Körülbelül 5000 vasutas munkaviszonyának megszüntetésére lehet számítani. Készülnek olyan kényszerintézkedésekre is, amelyek csökkentik a munkaidőalapot. Ezek közül a legjelentősebb a kényszerszabadság és a részmunkaidő alkalmazása lehet.

Az új bérbesorolási és tarifarendszer egy, a korábbitól teljesen eltérő rendszerű bérezési formát vezet be. Ennek lényege, hogy megszünteti a szubjektív megítélésen alapuló alapbér-megállapítást, és központilag írja elő a bérezés szabályait, illetve az alapbérösszegeket. A bértarifa a munkaköröket 21 fizetési osztályba sorolja és megállapítja osztályonként a munkakör ellátásához szükséges iskolai végzettséget és esetenként a gyakorlati időt. Minden osztályban háromévenként emelkedő, a szolgálati időtől függő, összesen 14 bértétel van. A fizetési osztályok között osztályonként 10 százalékos mértékű az emelkedés, az osztályokon belüli bértételek pedig 4 százalékos növekedést tartalmaznak.

Az idei *bérfejlesztés mértéke* az átlagbérre vetítve 22 százalékos lehet, azzal a megkötéssel, hogy a foglalkoztatási szint csökkentése esetén (kényszerszabadság, részmunkaidő bevezetése) sem lehet kevesebb 19 százaléknál. Az átlagbérre tartozó bérpótlékok, kiegészítő fizetések növekedését nem engedélyezik, így az ezekre jutó bérnövekedést is az alapbérek emelésére fordítják. *Ezért lehetővé válik az alapbéreknek az átlagbérekhez képest lényegesen nagyobb mértékű (32%-os) növelése.* A bérfejlesztésre két módot javasoltak: az egyik az ún. „inflációt részben kompenzáló béremelés", a másik a tarifa-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Már a csővezeték is konkurenciát jelent

A Dunai-Finomítón munkaerőhiány van

A tavalyi évnek voltak olyan periódusai, amikor úgy tűnt, már-már válságba kerül a hazai kőolaj-feldolgozás. A szovjet alapanyag alaposan megcsappant, a jugoszláv tengeri kikötőkből Magyarország felé kiépített vezetékek elosztóközpontjaira pedig a szerbek tették rá a kezüket. A Dunai-Finomítót vajon mennyiben érintették a nemzetközi politika eme ingadozásai?

— Mindezek különösebb gondot még nem okoztak — válaszol *Sullay István* állomásfőnök. — A feldolgozáshoz szükséges mennyiség így, vagy úgy, de azért mindig megérkezett. Sokkal inkább aggasztó, hogy stagnáló gazdaságunk lényegesen kevesebb energiahordozót igényel, mint évekkel korábban.

— A tárolásról jut eszembe! Nemrég volt egy olyan időszak, amikor alaposan lecsökkent az olaj világpiaci ára, mégsem kaptunk a kedvező lehetőségen. Az illetékesek szerint azért nem, mert hiányzott a megfelelő tárolókapacitás. A MÁV-nak viszont már akkor is százszámra álltak a letétes tartálykocsijai. Nem lehetett volna ezeket az improduktív kocsikat bértárolásra fölhasználni?

— *Nem tudok ilyen irányú kezdeményezésről.* Én úgy gondolom, hogy a bérleti díj végül is magasabbra rúgott volna, a tárolt kőolaj tényleges értékénél. Egyébként, információim szerint, a gyár a közeljövőben kilencven naposra akarja bővíteni tárolókapacitását, a bértárolás már emiatt sem lenne aktuális.

— A vasút legnagyobb konkurense a közúti fuvarozás. Érvényes ez a Duna-Finomítóra is?

A csúcsteljesítményünket 1976-ban három és fél millió tonnával állítottuk be. *Azóta évről évre kevesebb a vasútra föladott termék.* Sorra kiépültek a csővezetékek, csövön megy az áru Füzitőre, Fehérvárra, Tolna-Mőzsre, Szajolba, Füzesabonyba, Csepelre, Ferihegyre, Mecsekalja-Cserkútra, és még ki tudja, hová. Ezentúl a DKV-nak van egy folyami kikötője, hajóra is rengeteg benzint, gázolajat raknak. Közúton csak a közvetlen környékre szállítanak. A gyár tavaly hét és fél millió tonna olajat dolgozott föl, ebből egymillió-nyolcszázezer tonnát szállítottunk el vasúton, ez még így is óriási mennyiség, ahhoz képest, hogy súlyos munkaerőhiánnyal küzdünk.

— Jól értettem, munkaerőhiányt említett? Amikor a vasút vezetői szerint máris több ezer fölösleges vasutast kell eltartani a MÁV-nak?

— Nálunk minden munkakörből — a raktárnoktól a szolgálattevőig — hiányoznak emberek. Az egymillió-nyolcszázezer tonnát 46 vasutassal teljesítettük, és ez azért akárhogy is nézzük, a budapesti igazgatóság teljesítményeinek tizenhat százaléka. Azelőtt könnyebb volt a munka, jött egy irányvonat, megtöltötték, és már indulhatott is. Mostanra megváltozott az elegyáramlás struktúrája, a k[illegible]t válogatni, szortírozni kell, az pedig köztudott, hogy a kevesebb kocsival több a munka.

(Thorday)

EGY JÓ ÜZLET REMÉNYÉBEN

A MÁV vezetői bíznak a szállítások élénkülésében

A MÁV 1991-ben 66 millió 683 ezer tonna árut szállított. Ez a teljesítmény — sajnos negatív csúcsnak számít. Hiszen még az év közben módosított *tervhez képest is csaknem 34, a bázishoz viszonyítva pedig több mint 20 millió tonnával kevesebb.* Egyik évről a másikra ekkora visszaesésre még nem volt példa.

Az okok ismertek. A nemzetgazdaság átrendeződése még nem fejeződött be. Kevés az új beruházás. Az ipar, a bányák és az építőanyagipar erősen visszafogottan termelnek. S az a tény, hogy a fuvarpiacon ma még egy időben van jelen a mérséklődés és a növekedés, a vasút ettől nem tudja magát függetleníteni. Az is fuvarvesztéshez vezetett, hogy a MÁV az állami támogatások drasztikus csökkenése és a fuvarbevételek nagyfokú mérséklődése miatt eszközeit sem tudja saját erőből az igényeknek megfelelően fejleszteni. *Ezek után nem csoda, hogy a belföldi és a nemzetközi fuvarpiacon egyaránt romlott a vasút esélyegyenlősége.*

A MÁV kereskedelmi szakemberei — a külső és a belső tényezők alapos mérlegelése után — 1992-ben 65 millió tonna áru elfuvarozásával számolnak. Ez — az év eleji gyengébb teljesítmények ellenére is — reálisnak tűnik. Ezt a nemzetközi szállítások várható élénkülésére alapozzák. Méghozzá annak a tanácskozásnak a tapasztalatai alapján, amelyet március 4-én Záhonyban tartottak. Ezen a „terepszemlével" egybekötött nemzetközi tanácskozáson az UIC képviselői, s több, a nemzetközi árufuvarozás élvonalához tartozó speditőr, a MÁV és a környező vasutak vezetőivel együtt azt vizsgálták: *milyen feltételei vannak a Szovjetunió utódállamaiba Magyarországon keresztül irányuló segélyszállítmányok vasúton történő eljuttatásának.*

Ahhoz, hogy ebből az üzletből a MÁV is részesüljön, három fontos szempontnak kell megfelelnie: biztosítani kell a szállítmányok időre történő áthaladását, *(ezt maximum 16 órában határozták meg);* megfelelő szolgáltatást kell nyújtani *(a szállítmányokat fegyveres őröknek kell kísérni),* végül nem elhanyagolható szempont a fuvardíj sem.

A külföldi szakemberek záhonyi tapasztalatai kedvezőek. *Wolfgang Gritz,* az Interfrigó vezérigazgatója, a szállítmányok lebonyolításával megbízott munkacsoport vezetője elmondotta, hogy a megbízások színvonalas teljesítéséhez Záhonyban adottak a feltételek.

A vasút vezetői szerint van rá remény, hogy mintegy 100 ezer tonna áru elfuvarozására, annak záhonyi készletezésére, illetve tárolására a MÁV megrendelést kap. Ha a remény valóra válik, ez az üzlet mintegy 4 millió svájci frank bevételhez juttatja a MÁV-ot. (vf)

Mint azt már lapunkban is közöltük, a közelmúltban leállt a szombathelyi járműjavító üzem. Erről szól riportunk a 4. oldalon.

(Fotó: Czika)

Az MSZOSZ ügyvivő testületének álláspontja egyes szakszervezet-politikai kérdésekről

1 Az MSZOSZ ügyvivő testülete sajnálattal állapítja meg, hogy a szakszervezeteket érintő választásokra irányuló egyeztető tárgyalásokat a Liga és a Munkástanácsok magatartása ismét meghiúsítani látszik. E szakszervezetek — amelyeknek álláspontja a tárgyalásokat illetően akkor változott meg, amikor az MSZOSZ ragaszkodott a tárgyalások nyilvánosságához —, ismételten azt akarják elérni, hogy „a szakszervezetek közötti megegyezés hiányában" egyoldalú, pusztán saját szervezeti érdekeiket tükröző döntés szülessen a választások fontos részleteinek szabályozását illetően. *Ez ismét az a hazugságon alapuló „taktika", amelyet az elmúlt két évben folyamatosan alkalmaztak a szakszervezeti tagság legalább 90%-át tömörítő szakszervezetek ellen.* Mindennek elgondolkodásra kellene késztetnie a kormányzatot, a parlamenti pártokat, amennyiben valóban a munkavállalók döntésére kívánnák bízni az érdekvédelem megszervezését és nem az lenne a kimondott szándékuk, hogy mindegy, milyen áron, és mindegy, milyen módszerekkel: *az MSZOSZ-t erővel szét kell verni!*

2 Ez a törekvés húzódik meg azon pártok politikája mögött, amelyek saját magukra nézve érvényesnek tekintik az 1990-es parlamenti választások eredményeit, de ha ugyenezek a választók munkavállalóként döntenek a szakszervezeti hovatartozásukról, akkor ezt nem tartják tiszteletben. Ez az álláspont nem az MSZOSZ, hanem a benne tömörülő közel kétmillió ember arculcsapása, kiskorúsítása, lekezelése, akiket a hatalom ismételten akaratuk ellenére akar boldoggá tenni, megmondva, hogy melyik szakszervezetbe tömörüljenek és melyikbe ne.

Egyes pártok, amelyek minduntalan szociális érzékenységüket hangoztatják, mind ez ideig egyetlen olyan eredményt sem tudtak felmutatni, amely a munkavállalók millióinak súlyos helyzetén enyhített volna. A munkavállalókat érintő politikájuk lényegében kimerül a valódi, tagsággal rendelkező szakszervezetek szétverésére irányuló törekvésekben. A legnagyobb, a munkavállalók millióit érintő „mű", amelyet öt parlamenti párt együttműködésével sikerült tető alá hozni, az a szégyenletes törvény, amely teljességgel indokolatlanul és alkotmányellenesen avatkozik be a szakszervezetek belügyeibe.

3 Ez a törvény, amelynek végrehajtását az MSZOSZ tagszervezeteinek döntő többsége, így maga az MSZOSZ is megtagadta, nem egyszerűen a szakszervezetek közötti választással történő vagyonmegosztásról, hanem a vagyonnak a szakszervezeti tagság érdekében történő hasznosítása megakadályozásáról, a tényleges vagyonmegosztás bizonytalan időre történő elodázásáról szól, ami több száz millió forintos veszteséget okozott és okoz folyamatosan a szervezett dolgozóknak. *A szakszervezeti bank és biztosítótársaság létrehozásának megakadályozása azoknak a zsebéből vesz ki pénzt, és azok biztonságát csökkenti, akik erre ma a leginkább rászorultak.*

Mindez történik egy olyan időszakban, amikor a munkavállalók százezrei veszítik el a munkahelyüket, amikor a kormánynak nincs elfogadható elgondolása a szociális feszültségek mérséklésére, de ugyanakkor azt is megakadályozza, hogy a szakszervezetek ezt saját erejükből tegyék. Ez a fenti példán túl abban is kifejezésre jut, hogy a szakszervezeti tagdíjforintokból adott segélyeket is példa nélkül álló módon megadóztatják. El kell gondolkodni azon, hogy milyen politika az, amely segíteni nem tud, de ezt azzal „ellensúlyozza, hogy másokat is meggátol abban, hogy segítsenek.

El kell gondolkozni azon, hogy milyen politika az, amely a politikai rendszerváltás után két évvel még mindig a szakszervezeti struktúra lebontásán, nem pedig a partneri viszony kiépítésén munkálkodik. El kell gondolkodni azon, hogy a súlyos szociális feszültségek közepette miért fenyegetőznek pártok, politikusok baloldali veszéllyel, a „hatalomátmentő kommunisták" visszarendeződést eredményező fellépésével. El kell gondolkodni azon, hogy miért akarják elhitetni a munkavállalókkal, hogy az MSZOSZ az első számú közellenség, nem pedig a szociális érzéketlenségről tanúskodó politika.

Nem kizárt, hogy mindezek mögött nagyon is egyszerű összefüggések húzódnak meg. Például az, hogy emelkedik a hús, a tej, a kenyér ára, így aztán keményen neki kell menni a „hatalomátmentő" szakszervezeteknek, hiszen ők az okai annak, hogy a munkavállalók ilyen helyzetbe jutottak. Talán a szakszervezetek, pontosabban az MSZOSZ tehet arról is, hogy az élelmiszergazdaság, a mezőgazdaság, az ipar több területe, a közoktatás, az egészségügy válságágazattá lettek. Talán a szakszervezetek tehetnek arról, hogy kizárják a munkavállalókat a privatizációból, hogy nem juthat ingyenes tulajdonhoz az, akinek a munkája évtizedeken keresztül gyarapította a nemzeti vagyont? Mi vagyunk az okai, hogy áron alul hordják szét az állami vagyont, hogy mind ez ideig nem sikerült megfékezni azt a folyamatot, hogy az állami tulajdon bázisán alakított gazdasági társaságok jelentős magánvagyonok és megánjövedelmek forrásai legyenek?

4 *Ebben a helyzetben nem meglepő, hogy a Liga és a Munkástanácsok jogot formálnak arra, hogy államigazgatási segédlettel elkobozzák, eltulajdonítsák a szakszervezetek vagyonát.* Ilyen módon történhetett meg, hogy e szervezetek saját javukra átiratták a budapesti Tárogató úti szakszervezeti iskola tulajdonjogát — anélkül, hogy erről akárcsak a Földhivatal is értesítést küldött volna. Így fordulhatott elő, hogy egyik megyei székházban az úgynevezett VIKSZ Igazgatótanács megbízólevelét lobogtatva a Munkástanácsok helyi képviselője át kívánja venni a székház működtetését.

Így fordulhatott elő, az is hogy *a Liga „felelős" tisztségviselői 80—100 ezer Ft-os fizetéseket ígérve, rá akarnak venni embereket arra, hogy álljanak az ő szolgálatukba és működtessék az ő javukra a megyei székházakat.* Teszik ezt azok a szervezetek, amelyek használják a szakszervezeti infrastruktúrát, de a működési költségeket nem fizetik és részben ezzel, részben fellépésükkel ellehetetlenítik a szakszervezeti intézmények működését.

Csak a Munkástanácsok Országos Szövetségének elmúlt kétévi működési költségeivel kapcsolatos kiadások hozzávetőleg 6 millió Ft-ba kerültek az MSZOSZ-nek, jelenlegi tartozásuk is meghaladja a 3 millió Ft-ot — a megyékben ki nem fizetett tartozásokról nem is szólva. Felmerül a kérdés: *talán arra is van felhatalmazása ezeknek a szervezeteknek, hogy az MSZOSZ tagdíjbevételeinek a terhére működjenek?* Ez lenne a jogállamiság, amikor két szervezet néhány képviselője, azaz egy maroknyi csoport szabadon garázdálkodhat további öt szakszervezeti tömörülés tulajdonában, vagyonában? Talán ezért nem vállalja a Liga a nyilvános vitát a szakszervezeteket érintő választásokról, mert akkor még azok számára is világossá válna a képlet, akik eddig a sok hazugság és ferdítés hatására hittek a Liga és a Munkástanácsok őszinte szándékaiban?

5 Mindenesetre az MSZOSZ nem akar a választásoknak, a megmérettetésnek hátat fordítani. Ha valakinek, akkor az MSZOSZ-nek érdeke, hogy kiderüljön: milyen az egyes szakszervezetek támogatottsága. *Ez akkor is így van, ha az MSZOSZ nem számíthat amerikai pénzekre és nem kíván amerikai típusú kampányt folytatni.* Akkor is így van, ha nem számolhat a hatalmon levő pártok támogatásával, ha tisztában van azzal, hogy demagógiával, sárdobálással szavazókat lehet elhódítani attól a szervezettől, amelyik valóban a munkavállalók érdekében lép fel. Az MSZOSZ ebben a helyzetben sem mond le a munkavállalók, a nyugdíjasok, a munkanélküliek érdekeinek védelméről, arról, hogy tettekkel bizonyítsa: nem politikai hátsó szándékok, hanem az érdekvédelem iránti elkötelezettség vezérli.

Teszi ezt annak tudatában, hogy miközben egyes szervezetek tevékenysége a vagyonosztozkodás körüli csatározásokban merül ki, addig az MSZOSZ elért néhány szerény eredményt az érdekvédelem területén, amelyek természetesen nem oldották meg a munkavállalók súlyos gondjait, de valamelyest mérsékelték a feszültségeket. A jelenlegi helyzetben az MSZOSZ eredménynek tartja, hogy fellépése nyomán — ha nem is az eredeti megállapodásban foglaltaknak megfelelően, de — *várhatóan nagyobb mértékű nyugdíjemelésre kerül sor, mint az a hetekkel ezelőtt bejelentett javaslatban szerepelt.* hogy a privatizációs bevételek 15%-át új munkahelyek teremtésére kell fordítani, hogy kiépülőben van a bérmegállapodások rendszere, hogy a személyi jövedeladó több kedvezményt ad egy gyermek után, mint ahogy azt tervezték, hogy tárgyalások indultak néhány különösen nehéz helyzetben levő ágazat problémáinak megoldása érdekében.

Az MSZOSZ minden kis eredménynek örül és minden lehetséges kis eredményért síkraszáll. Mindemellett annak is tudatában van, hogy csak reális, megalapozott követelésekkel léphet fel, de ezen az alapon a jelenleginél többet is elérhet a munkavállalók támogatásával, összefogásán alapuló közös fellépésével.

6 Az MSZOSZ — érjék bármilyen támadások — továbbra is mindent megtesz a munkanélküliség mérséklése, az elszegényedés megállítása, az emberek esélyegyenlőségének javítása, a méltányos közteherviselés érdekében. Az MSZOSZ nemcsak követel, hanem konstruktív javaslatai is vannak — mint eddig is — az egyes problémák megoldására, a feszültségek enyhítésére. Ha a kormányzat és a parlamenti pártok többsége végre felismeri, hogy az energiát a súlyos gondok orvoslására, az ezzel kapcsolatos szakszervezeti javaslatok érdemi mérlegelésére, a lehetséges megoldások közös kimunkálására kell fordítani, nem pedig arra, hogy belehajszolják a szakszervezeteket egy irreális követeléseket támasztó radikalizálódásba, akkor van esélye annak, hogy a társadalmi béke megóvása mellett jussunk túl e nehéz perióduson.

7 Az MSZOSZ Ügyvivő Testülete ismételten felszólítja a Ligát, a Munkástanácsok Országos Szövetségét, továbbá kéri a kormányt és a parlamenti pártokat — ne szalasszák el az utolsó kínálkozó lehetőséget arra, hogy érdemi tárgyalások útján, a nyilvánosság előtt lefolytatott vitában alakítsanak ki közös álláspontot a sok millió munkavállalót, nyugdíjast érintő választások szabályairól.

Ha a választások célja és tétje valóban az, hogy korrekt játékszabályok alapján, demokratikus keretek között dőljenek el a megoldásra váró kérdések, akkor senkinek sem lehet oka, hogy az erre irányuló tisztázó vitától elzárkózzék.

MEGTÁRGYALTÁK

az új tarifatáblázat idei alkalmazását

(Folytatás az 1. oldalról.)

szükségességét. mert enélkül esetleg több tízezer fő maradna ki a béremelésből. Azok nem kaphattak volna béremelést. akik anélkül is elérték volna a tarifa bértételének 69%-át. Ilyen munkavállaló legtöbb az alacsonyabb bérosztályokban van, akiknek bére egyébként is alacsony. Kétségtelenül a magasabb bérosztályokba tartozókat is hátrányosan érintette volna az inflációt kezelő rész elhagyása.

A tanács először úgy döntött, hogy a 10%-os mértékű inflációkezelő részt elfogadja, de csak olyan feltétellel, ha emellett a bértételre való ráállás 70%-os lesz. A munkáltató képviselői később bekapcsolódtak a tárgyalásba és olyan ígéretet tettek. hogy akkor is biztosítják a 70%-os ráállás lehetőségét, ha az inflációkezelő részt 15%-os mértékben fogadják el. A tanács szavazattöbbséggel ezt a javaslatot fogadta el.

A tanács a fentieken túlmenően még a következőkben döntött:

— egyetértett azzal, hogy az induló bér 8000 Ft legyen,

— tudomásul vette, hogy azok a munkavállalók, akiknek bére eléri vagy meghaladja a tarifatáblázat reá vonatkozó bértételét, az béremelésben ne részesüljön,

— az inflációt kezelő béremelés következtében sem lehet az új alapbér az eredeti tarifatáblázat vonatkozó bértételénél magasabb,

— *annál a munkavállalónál, aki béremelésben nem részesül és korábban 40%-os műszakpótlékot kapott, a keresetveszteség elkerülése érdekében a keresetcsökkenést kompenzálni kell.*

— a képzett tartalékot részben a végkielégítés, részben az év közbeni besorolásmódosítások fedezésére kell fordítani,

— azokra a területekre, ahová az új alapbérrendszer hatálya nem terjed ki, átlagbérük arányában 22%-os mértékű bérfejlesztést kell biztosítani. Ezeken a helyeken is a bérfejlesztés teljes összegét az alapbérek növelésére kell fordítani és ennek átlagos értéke 32% lehet.

A bérfejlesztés gyakorlati végrehajtása.

Az új alapbérrendszer hatálya alá tartozó munkavállalók személyi alapbérének megállapítása központilag történik. A bérmegállapítást a MÁV Számítástechnikai Intézet végzi, amelyről név szerinti listát készít, amelyet elküld az önállóan gazdálkodó, önelszámoló egységeknek. A főnökségek felülvizsgálják a megállapított új alapbéreket, eltérés esetén korrigálják azokat. A dolgozókat a bérbesorolásról és alapbérekről a besorolási értesítőn értesíteni kell.

A február havi munkabért már az új alapbérekkel számfejtik. A január hónapra vonatkozóan ismét el kell végezni a bérszámfejtést, mégpedig az új alapbérekkel és a február 1-jétől hatályos kollektív szerződésben meghatározott pótlékokkal. Az így számfejtett béreket össze kell vetni a január havi tényleges kifizetésekkel. A különbözetet a február havi bérekkel együtt kell kifizetni.

Új elemek az éves bérgazdálkodásban.

A bérfejlesztés kizárólag az alapbérekre vonatkozik. A tárgyévi gazdálkodást úgy kell folytatni és a foglalkoztatást megszervezni, hogy az alapbérfüggő elemek (túlóra, műszakpótlék, készenlét stb.) bertömege bázisszinten maradjon.

További előírások a bérgazdálkodásban:

— a létszámcsökkenés bérét a gazdálkodó szervezetek nem használhatják fel,

— a nyugdíjasok foglalkoztatását meg kell szüntetni,

— korlátozni kell az állományon kívüli bérfelhasználást,

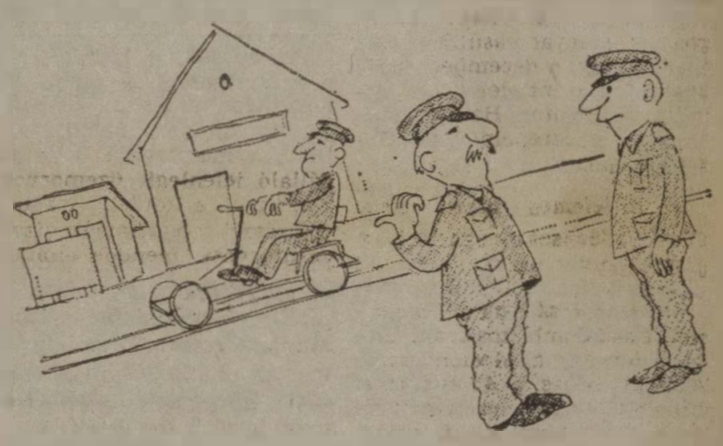
— saját dolgozóval, munkakörébe nem tartozó feladat ellátására szerződés nem köthető,

— *korlátozni kell a másodállást, mellékfoglalkozást,*

— bérmegtakarításból jutalom nem fizethető.

A fentiekben leírtak szerint alakult ki a tarifarendszer bevezetése, a bérfejlesztés gyakorlati megvalósítása. Sok új eleme van az alapbérek megállapításának és a bérfejlesztés nagy differenciálásokon keresztül valósul meg. Számítani lehet arra, hogy mind a besorolásokat, mind az alapbér-megállapításokat illetően sok lesz a panasz, észrevétel. A jogosnak ítélhető kifogásokat már év közben is orvosolni kell. Csak így lesz elkerülhető, hogy az új bérrendszer bevezetése nagyobb zökkenőket okozzon.

A szakszervezeti szervek feladata — a bizalmitól a VSz elnökéig — figyelemmel kísérni az új rendszer alkalmazásait és mindent elkövetni, hogy a hiányosságokat időben megszüntessék. **S. J.**



Fejébe vette, hogy nyereségessé teszi a vasutat
(Szenkovits Viktor rajza)

Jó tudni

Vannak-e garanciái a foglalkoztatásnak?

Tudatában kell lennünk annak, hogy ami az elkövetkező 1-2 évben a vállalatokkal történik, az hosszú időre meghatározza nem csupán a vállalatok, hanem egy adott régió vagy önkormányzat sorsát, a munkavállalók szociális helyzetét, és a foglalkoztatás kérdését is. *Éppen ezért létkérdés az, hogy az egyes vállalatok átalakításánál, privatizációjánál a szakszervezetek éljenek beleszólási jogaikkal,* s véleményüket szakmailag megalapozottan képviseljék. Erre a kormány 119/1991. (IX. 12.) számú rendelete ma módot és lehetőséget nyújt. S a szakszervezetek általában élnek is jogaikkal.

A probléma inkább abból adódik, hogy a szakértői munka ma elsősorban a munkavállalói tulajdon megteremtésének lehetőségére koncentrálódik. Ám, sem a vagyonrészjegy, sem a munkavállalói részvény a gyakorlatban nem jelent garanciát a foglalkoztatásra. A munkavállalói résztulajdonnak meghatározott formáival (például munkavállalói alapítvány) enyhíteni lehet a szociális feszültségeket, ezeket a formákat viszont nem mondhatjuk általánosnak. Ma a munkavállalói részvényeknél és részjegyeknél fontosabb lenne az átalakulási és privatizációs tervek kapcsán annak vizsgálata, hogy a vállalatok átalakítási terveiben milyen foglalkozási garanciák vannak (vagy nincsenek) gazdasági értelemben?

A munkanélküliség formái.

Magyarországon a munkanélküliség mind jellegét, mind kibontakozási ütemét, mind okait tekintve társadalmilag és gazdaságilag komoly veszélyhelyzetet eredményezhet. A munkanélküliség ma nálunk döntő mértékben recessziós munkanélküliség, tehát a gazdaság mélyreható s évtizedek óta tartó válságára vezethető vissza. Csökken az ipari termelés, csökken a munkahelyek nettó száma, nyílttá válik a korábbi „kapun belüli" munkanélküliség, ugyanakkor a központi programok, a járadékok és segélyek reálértéke csökken, miközben az infláció-ellenes programok hatása csak évek múlva válik érzékelhetővé.

A recesszióból következő munkanélküliség egyre nagyobb ütemben bontakozik ki, 1993-ra akár az egymillió főt is elérheti. Ugyanakkor éppen a recesszió következtében a gazdaság nem rendelkezik olyan alapokkal, amelyekkel a tartós és tömeges munkanélküliségből következő feszültségeket hatékonyan lehetne enyhíteni.

Az úgynevezett strukturális munkanélküliség ma még csak a gazdaság peremén jelenik meg. Míg a recessziós munkanélküliség tömeges és tartós, és éppen a termelés volumenének csökkenése miatt nem orvosolható átképzési programokkal (nincs mire átképezni), addig a strukturális munkanélküliség kiinduló gazdasági fellendülés alapot ad a hatékony beavatkozásra. A strukturális munkanélküliség a munkavállaló számára nem jelent perspektívátlanságot, átképzési programokkal eredményesen lehet a válságjelenségeket felszámolni. Ebbe a helyzetbe azonban a magyar gazdaság csak távlatilag juthat el.

A munkanélküliség regionálisan egyenlőtlenül bontakozik ki, ugyanakkor az önkormányzatok (önkormányzati tulajdon híján) nem rendelkeznek megfelelő eszközökkel az elhárításokra. Az állam redisztribúcióval akar beavatkozni a folyamatba, tehát bevonja a munkavállalóktól és a munkáltatóktól a hozzájárulásokat, majd az így képzett alapot visszaosztja az egyes megyéknek.

Meglehetősen áldatlan verseny indult meg, a Foglalkoztatási Törvény módosításával az állam emeli az elvonások mértékét, csökkenti (nominálisan is) a járadékok. támogatások összegét, ugyanakkor a munkanélküliség feltehetően így is gyorsabban fog növekedni, mint a visszaosztható alapok.

Dr. Thoma László

BESZÉLGETÉS A VTI IGAZGATÓJÁVAL

Kapjon nagyobb önállóságot a vasutas társadalombiztosítás

Tárgyalások a MÁV-adósság visszafizetéséről – Fekete könyv helyett kártya – Ne adjuk fel az ellátási biztonságot

Mint köztudott, sok vállalat eddig nem tudott eleget tenni a társadalombiztosítási járulékfizetési kötelezettségének. Mintegy ötvenmilliárd forint hiányzik az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság kasszájából. Elképzelhető, hogy a tb adósaival szemben az eddiginél határozottabban lép fel. Mi újság a Vasúti Társadalombiztosítási Igazgatóság háza táján? Lesznek-e változások, veszélyezteti-e az ellátásokat a MÁV tartozása? Ezekről a kérdésekről beszélgettünk a közelmúltban Nagy Lajos igazgatóval.

— Mennyivel tartozik a vasút a tb-nek?

— A MÁV a kamatokkal együtt kilencmilliárd forint társadalombiztosítási járulékot nem fizetett be. Ez az összeg 1991-ben az ismert gazdasági helyzet miatt halmozódott fel, amelyen elsősorban a kül tartozásokat és az áruszáll si igények csökkenését érte...

— Mikor törlesztik az adósságot?

— A tavaly novemberi bér után járó társadalombiztosítási járulékot a vasút már fizeti. Az adósság törlesztése ügyében magas szintű tárgyalások folynak. Ha a MÁV megkapná a külföldi vagy a belföldi tartozásokat, akkor nem lenne gond. A magyar vasút külföldi kintlévősége a december végi adatok szerint elérte az 5,5 milliárd forintot. Hazai fuvaroztatók is szerepelnek az adósok listáján.

— A tetemes hiány nem okoz különösebb gondot a a VTI-nek?

— Igazgatóságunk az országos társadalombiztosítási alapból a törvény által előírt kifizetéseket teljesíti. *Az ellátások színvonalában nem lesznek alapvető változások.* A nyugdíjasok megkapják nyugdíjukat, a betegeket ellátják, a táppénzt folyósítják. Az a tény azonban, hogy a vállalatok a Társadalombiztosítási Főigazgatóságnak ilyen nagy összeggel tartoznak, távlatokban (ha nem javulna a helyzet) rendkívül veszélyes, hiszen előfordulhat a társadalombiztosítási költségvetés összeomlása. Ez azonban remélhetően nem következik be.

— A vasúttal szemben terveznek-e valamilyen büntető szankciót a járulékfizetési tartozás miatt?

— A VTI felszámolja a törvényesen előírt büntetőkamatot. Egyébként az adósság rendezéséről a tárgyalások folyamatban vannak. Annak eredményétől függ, hogy a MÁV mennyi kamattal és milyen határidőre teljesíti tartozásának visszafizetését.

— Az állami egészségügyi kormányzat biztosítási kártyák kiadását tervezi, amellyel az állampolgár az ingyenes ellátásra való jogosultságát igazolja. A vasutasoknak lesz-e megkülönböztető „jogosítványuk" a vasútorvosi ellátásra?

— Igen, lesz. Az OTF figyelembe vette kérésünket, hogy akiknek fekete könyvük van, azaz társadalombiztosítási igazolványuk, azok olyan biztosítási kártyát kapjanak, amely kódszámával és a szárnyas kerékkel jelzi, hogy vasútorvosi ellátásra jogosultak. *Egyértelműen kiolvasható lesz a kártyából, hogy az illető a VTI-hez tartozó vállalat dolgozója vagy annak hozzátartozója.* Ez a megkülönböztetés azért is szükséges, mert a fekete könyv funkcióját a kártya veszi át. Az átmenetet természetesen biztosítani kell, így amennyiben valaki nem szárnyaskerékkel jelzett kártyát kapna, de van fekete könyve, a MÁV-egészségügynél az idén még ellátják.

— Melyik hivatal küldi ki ezeket a kártyákat?

— A Népesség-nyilvántartó Hivatal küldi az egészségügyi kártyákat a személyi szám szerint minden állampolgárnak. A vasutasok a már előbb említett megkülönböztetéssel ellátva vehetik át. A vasút-egészségügy az új követelményeknek vasút-egészségügyi hálózat létrehozásával akar megfelelni. Célszerű az az elhatározás, hogy az üzemorvosok a vasutasok háziorvosai legyenek. Ezt a hálózatot a területi egészségügyi központok szervezik.

— Mit jelent ez a gyakorlatban?

— A háziorvosi teendőket elvállaló jelenlegi üzemorvosokon kívül a körzeti orvosok egy részét meg akarják bízni a vasútorvosi teendők ellátásával is. *Ezek az orvosok lesznek jogosultak beutalni a betegeket a MÁV-kórházakba is.* A nyugdíjasok is választhatnak vasúti orvost. Nevét és címét a MÁV Nyugdíj Igazgatósága tudatja a nyugdíjfizetéssel egy időben. Ez nem azt jelenti persze, hogy csak azt az egy orvost választhatja, de a MÁV egészségügyi intézményeibe csak ezek az orvosok fogják utalni a beteget.

— Milyen adatokat tartalmaz a kártya?

— A biztosított nevét, születési helyét és személyi számát. A nyugdíjasoknál a törzsszám, a nem nyugdíjasoknál a járulékfizetési törzsszám lesz feltüntetve. A kártya másik oldalán a vércsoport, és esetleg olyan betegség megnevezése áll, amely sürgős orvosi ellátás esetén fontos lehet. A kártyán szerepel majd a választott orvos neve is.

— Korszerűbb lenne a mágneskártya...,

— Valóban az lenne a legtökéletesebb, de ahhoz minden orvosnak leolvasókészülékkel k ne rendelkeznie. Ez már korszerűbb infrastruktúrát igényel.

— A közelmúltban felmerült a vasúti társadalombiztosítás önállóvá válásának kérdése. Hogyan értelmezhető ez az önállóság, és mi erről a véleménye?

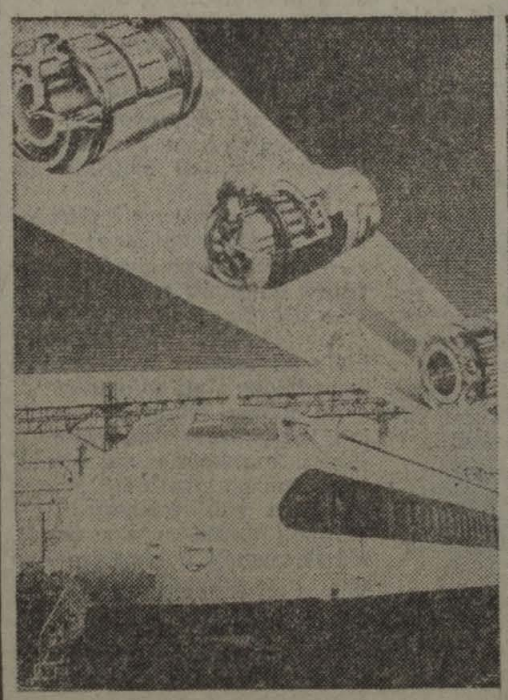
— Jelenleg az OTF-nek van egy Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatósága, amely ugyanolyan jogokat élvez, mint a megyei társadalombiztosítási igazgatóságok. Gyakorlatilag megoldható, hogy a tb-jogszabályok a vasutasok igényeihez — a vasút speciális munkáltatási rendjéhez és elszámolási rendszeréhez — alkalmazkodva érvényesüljenek. Ez is önállóság. Nem önállóság olyan szempontból, hogy a vasutasnak is ugyanannyi nyugdíjat kell kapnia, olyan egészségügyi ellátásban kell részesülnie, mint a másik dolgozónak. Ez ugyan kötöttségnek látszik az egyik oldalról, de mégsem az, mert *a vasutasnak is garantálva van a társadalombiztosítási ellátása, úgy, mint bármelyik állampolgárnak, függetlenül a vasút anyagi helyzetétől.*

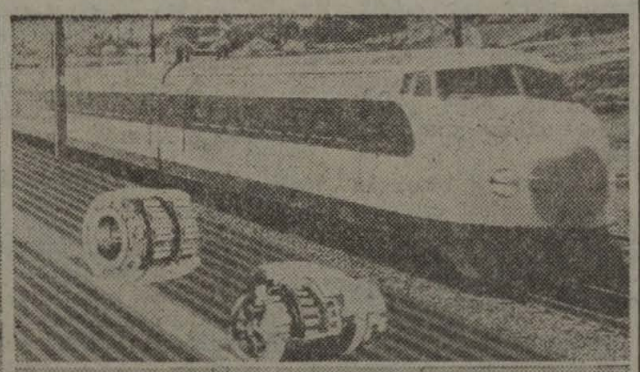
Az a tény, hogy saját egészségügyi szolgálatunk van, csak gazdagítja a választékot. Az önállóság kérdését inkább az orvosok forszírozzák. Nekem az a véleményem, hogy azt az ellátási biztonságot, amit az országos tb-hez való tartozás jelent, nem szabad feladni. Az a speciális helyzet, hogy a vasutasság saját egészségügyi intézményekkel rendelkezik, szükségessé teszi, hogy a vasutas társadalombiztosítás nagyobb önállóságot kapjon. *Azt sem szabad elfelejteni, hogy a MÁV-egészségügy jelenleg nem tudja teljes egészében ellátni a vasutasokat.*

A hovatartozás kérdése miatt is fontos lenne egy vasutas társadalombiztosítási, egészségügyi önkormányzat létrehozása is, mert ez senki másra nem tartozik, csak a vasutasokra.

Kaszala Sándor

A japán KOYO cég bemutatkozása





Az Északi Járműjavító Üzemben a közelmúltban bemutatkozott a KOYO csapágygyártó cég, amely Japánban élen jár a vasúti csapágyak gyártásában. Fendt János, a KOYO magyarországi képviselőjének bevezető szavai után Heinz Kamping, a cég hamburgi vezetője videofelvétellel egybekötött tájékoztatót tartott sokoldalú tevékenységükről. Nem titkolt céljuk a kelet-európai piacon való jelenlét (Tüttő Tibor felvételei)

Tíz vasúti csomóponton

Szakszervezeti fórumok

(Folytatás az 1. oldalról.)

tábla bértételéhez való közelítés lehet.

Az új kollektív szerződés több eltérést tartalmaz az előző évihez képest. Ezek közül a legfontosabbak:

— Némileg módosul a végkielégítés szabálya, amely a kevesebb munkaidővel rendelkezőknek előnyös, a hosszabb munkaidővel rendelkezőknek viszont hátrányos,

— 40%-ról 30%-ra csökkent a műszakpótlék,

— 100%-ról 75%-ra mérséklődött a túlórapótlék,

— 44 Ft-ról 50 Ft-ra nőtt a kiküldetési díj,

— 800 Ft-ról 900 Ft-ra emelkedett az étkezési hozzájárulás,

— megszűnt a törzsgárda-kitüntetés és jutalom,

— emelkedtek az egyes szociális juttatások munkavállalói hozzájárulás összegei (pl. üdülési díj, munkásszállás díja),

— alapbéresítésre kerül a budapesti szolgálati helyek kiemelt forgalmi jutaléka és a melegüzemi pótlék.

A felsorolt témákban sok hozzászólás, észrevétel, kifogás, javaslat hangzott el.

A foglalkoztatáspolitika, létszámcsökkentés témában a legtöbben a differenciált mértékű létszámcsökkentést kifogásolták. A pályafenntartási, építési szakszolgálat az átlagosnál lényegesen magasabb létszámcsökkentése nehéz helyzet elé állítja a szolgálati főnökségeket. *Sok dolgozónak kell felmondani és ezért igazságtalannak tartják a szakágak közötti megkülönböztetést.* Emellett ezt a szakszolgálatot sújtja leginkább a kényszerszabadság és a részmunkaidő alkalmazása is. Más szakszolgálat képviselői azt is elmondták, hogy egyes területeken (pl. kereskedelmi munkakörökben, pénzügyi beosztásokban) már eddig is feszített volt a munkavégzés, egy újabb létszámcsökkentés már veszélyezteti a feladatok ellátását és a dolgozók idegeit megviselő munkatempót eredményez. *Sokak véleménye szerint a MÁV vezetésének nagyobb gondot kellene fordítani a munkateremtő intézkedésekre.* Ilyenek a fuvarszervezés, a fenntartás költségfedezetének megteremtése, külső munkák vállalása stb.

Többen hangoztatták, szívesebben vennék, ha a munkaidőalap-csökkenés kiválthatná vagy lényegesen mérsékelhetné a létszámelbocsátásokat.

Az új bérbesorolási rendszer bevezetését igen nagy várakozás előzi meg, mert ettől nagyobb béremelést, az elmaradás megszüntetését vagy mérséklését és az igazságosabb bérelosztást várják. A fórumokon hangot adtak annak is, hogy a tarifarendszernek számos hibája van és ezért azt minél előbb módosítani kell. Leggyakoribb kifogás egyes munkakörök osztályba sorolása ellen merült fel és kérték a magasabb osztályba való felvitelét. A kvalifikált szakmunkát alulértékeltnek tartják.

Igazságtalannak érzik sok munkakör tekintetében a szolgálati hely csoportba sorolásától függő megkülönböztetést. *Túlértékeltnek minősítették az irányítási szintek besorolását.* Az azonos osztályba tartozó munkakörök között lényeges különbséget látnak. Nem tartják egyértelműnek a bérszabályzat 2., ill. 3. és 4. melléklete közötti összefüggést, mivel a 2. mellékletben a besorolási feltételek vagylagosak, a 3., ill. 4. mellékletben kizárólagosan egy iskolai végzettség vagy vasúti szakképesítés az előírás.

Nem egyértelmű és hiányos az iskolai végzettséget és a vasúti szakképzettséget minősítő 5. és 6. számú melléklet. Megoszlottak a vélemények annak a lehetőségnek a megszüntetéséről, amely szerint a közvetlen vezetőnek nem lesz módja az alapbérek munka szerinti differenciálására. Még több más észrevétel is elhangzott, de várhatóan a besorolási értesítők kiosztása után felerősödik az elégedetlenek hangja.

A *bérfejlesztés mértékét* az inflációhoz képest alacsonynak tartják és attól félnek, hogy a munkaidőalap-felhasználást korlátozó intézkedések (kényszerszabadság, részmunkaidő stb.) a tervezettnél is jobban mérséklik a kereseteket. Mindenütt nagy vita alakult ki a bérfejlesztés módjáról, vagyis arról, *legyen-e inflációt mérséklő bérfejlesztés, amely alanyi jogon megilletne mindenkit,* vagy az összes bérfejlesztési keretet a tarifatáblázat bértételeinek közelítésére használják fel. A többség véleménye szerint nincs szükség inflációt mérséklő bérfejlesztésre, vagy ha lesz is ilyen, azt alacsony összegben határozzák meg és kizárólag az alsóbb bérosztályokban alkalmazzák.

A kollektív szerződés módosításait tudomásul vették, bár a visszalépéseket az előző évi ksz-hez képest sokan indokolatlannak tartják. A műszakpótlékos munkakörökben dolgozók féltek az esetleges keresetcsökkenéstől, amelynek elkerülését mindenképpen szükségesnek tartják. Sokan kérték, hogy az étkezési hozzájárulás forint összege legyen átváltható bónra, amely segítségével elkerülhető lenne a személyi jövedelemadó fizetése ez után a juttatás után.

A VSz vezetői tájékoztatást adtak szakszervezetünk szervezeti életének néhány kérdéséről, a várható szakszervezeti, társadalombiztosítási és üzemi tanácsi választásokról.

Általában megállapítható, hogy a szervezett fórumokat mindenütt kedvezően fogadták, jónak értékelték és kifejezték igényüket a gyakoribb összejövetelekre.

Dr. Simon József

A KONCEPCIÓ MÁR ELKÉSZÜLT

Nagy teljesítményű vonal épül München–Brenner–Verona között

Az osztrák közlekedési minisztérium 1991 áprilisában hozott nyilvánosságra egy 42 oldalon kifejtett koncepciót a *Brenner-tengely* tervezett kiépítéséről. A tervet két lépcsőben akarják végrehajtani. Először rövid és közepes határidejű intézkedéseket kívánnak tenni a München és Verona közötti vasútvonal áteresztőképességének a javítására. A második ütemben kerülne sor a *München—Brenner—Verona,* nagy teljesítményű vasútvonal megépítésére.

Az első ütember elsősorban a teherforgalom teljesítményét szeretnék növelni Ausztriában, Németországban és Olaszországban. A nagyteljesítményű vasút létesítésének az előkészületeit 1992 végéig akarják befizetni, és akkor terjesztik azt döntés céljából politikai fórumok elé. Az első ütemben végrehajtandó munkák Innsbruck megkerülése, az alagút-keresztmetszetek bővítése, vagy a *München—Riem átrakó-pályaudvar megépítése.* Elő akarják segíteni irányvonatok és GONG-vonatok közlekedését és új Rola-viszonylatokat akarnak létrehozni. Felső-Olaszországban, amint az alagutak erre alkalmasakká válnak. Szükség van további kapacitások biztosítására is a kombinált közlekedésben, különösen a terminálok és a gördülőanyagok vonatkozásában.

Míg a rövid és közepes határidejű intézkedések a teherforgalomra vonatkoznak, a München—Brenner—Verona, nagy teljesítményű vasútvonal a német és az olasz, nagy sebesség kifejtésére alkalmas vasúti hálózatnak az összekapcsolását eredményezné. *Ezt kívánja az Európai Közösség is,* amely 1990 novemberi rendeletében a Brenner vasutat Európa 14 legfontosabb vasúti létesítményei közé sorolta. Ez a vasút három részből állna. Az első tartana München térségétől az Innsbruckot megkerülő vonalszakaszig, a második lenne a Brenner bázisalagút, míg a harmadik a Franzensfeste-től Trieszten keresztül Veronáig tartó szakasz.

Ha 1992. végén az előkészítő munka eredményét nyilvánosságra hozzák, akkor lehet majd megmondani, hogy ez a vasút műszaki és gazdasági vonatkozásban létrehozható-e vagy sem. *Itt már Bonn, Bécs és Róma közlekedéspolitikusaié lesz a szó.*

Lezárták a tiszaugi hidat

A Hídépítő Vállalat március elsejétől tovább folytatja a tiszaugi híd felújítási munkáit. Idén, a munkák második ütemében a híd bal parti ötven- és százméteres hídszerkezetének korszerűsítését és a rajta lévő felépítmény átépítését szeretnék befejezni. Emiatt várhatóan szeptember végéig szünetel a hídon a vasúti és a közúti forgalom.

A vasúton utazókat érinti, hogy a vonatok csak a hídfőig közlekednek. Az utasok a hídon az e célra kiépített gyalogátjárón áthaladva a híd másik oldalán várakozó vonatta! folytathatják útjukat. A vágányzár idején Szentes és a tiszaugi hídfő között a vonatok másodosztályú kocsikkal közlekednek. A közúti forgalom úgynevezett KS uszályhídon történik. Tehát az e térségben utazóknak kisebb kellemetlenséggel is számolniok kell.

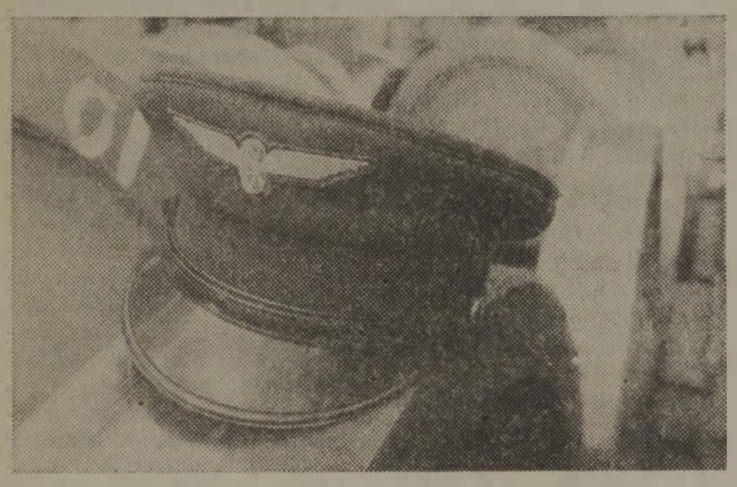
— g —

Bizonytalan a jövő

Leállt a szombathelyi járműjavító

Legutoljára egy évtizede volt ilyen jó sajtója a szombathelyi járműjavító üzemnek. Akkoriban egymás után kapta a nagyobbnál-nagyobb kitüntetéseket. Most az írott és elektronikus sajtó az üzem időszakos leállásáról, a tömeges elbocsátásokról tájékoztatja a közvéleményt.

Amint baktatok a vasi megyeszékhely első, ipari munkásságot tömörítő üzeme felé, már a kerítéseken keresztül látom a mozdulatlanságot. A porta is csendesebb, mint máskor. A főportás, *Salamon Zoltán* 40 éve vasutas, amelyből 35 esztendőt lakatosként dolgozott.



— Megerősített szolgálatot tartunk, ami jobban igénybe vesz bennünket, mint amikor teljes az üzemelés. Nehéz követni, hogy ki miért, mikor és hova jön be. Egyébként az őrzést kutyákkal, állandó járőrözésekkel látjuk el. Eddig nem volt rendkívüli esemény.

— Hogyan látja jövőjét? — kérdezem.

— *Bizonytalan a jövő. Engem több mint egy éve baleset ért. Hónapokon át voltam betegállományban. Most 36 százalékos baleseti járadékot kapok. Ez havi 2115 forintot jelent.* Ezért egyéni adóbevallást kell készítenem. Az összevont jövedelmem után 5000 forint adót kell pótlólag befizetnem. Kellene még az a négy év a nyugdíjig. Amint hallom, engem is elküldenek korengedményesen. Ha ez bekövetkezik, a járandóságom a létminimum alá fog esni. A feleségem, akit súlyos műtéte miatt rokkantsági nyugdíjba küld a MÁV, még kevesebbet fog kapni. Pedig kérte a számára kedvezőbb korengedményes nyugdíjat, de a kérése nem talált meghallgatásra.

Találomra elindulok az üzem területére. Néhány helyen dolgoznak. A sürgős karbantartásokat, javításokat azért elvégzik. A megmunkálóosztály mintegy 600 négyzetméteres alapterületű munkacsarnokában két ember bütykölget valamit egy gépen. Az egyik, *Siska József* 1972 óta dolgozik itt.

— Szombathely messze van a fővárostól. Úgy hallani, hogy a pesti járműjavítókat megmentik. Mi meg mehetünk ahová akarunk. De hová? Vidékről járok be, ott sincs munka, ott is összeomlott minden.

— *Nem tudnék mást mondani, mint a munkatársam* — veszi át a szót *Vámos László*. — *Két családom van, nem látok kiutat.*

Siska Józsefről és *Vámos Lászlóról* még megtudom, hogy minden lehetőséggel számolva, több vasas és járműjavítós szakma okleveles értői, tudói. Ők időben gondoltak az esetleges változásokra, sokoldalúan átképezték magukat.

Nem merem, nem tudom felbecsülni a nagy dízel-szerelőcsarnok területét. Egy-egy ténfergő munkással találkozom csupán. Fenn a pihenőben néhányan újságot olvasnak, beszélgetnek.

Az első, akit megszólítok *Kálmán Ernő*. lakatos, akinek 27 éve ad kenyeret a járműjavító.

— *Nincsen értelme ennek a leállásnak* — legyint. — *Jobb lett volna helyette heti négy napot dolgoztatni. Mi is tétlenkedünk, természetesen anyag nélkül.*

A csoport vezetője a húsz éve itt dolgozó *Bogáti Ferenc*.

— *Sajnos, ez az országos helyzetkép. Elszomorító, hogy mi vár még ránk. Féltem az embereimet, főleg a fiatalokat. Huszonketten vagyunk, az átlagéletkorunk 25 év.*

Nagy István személyében találkoztam egy boldog emberrel is.

— Ötvennyolc éves vagyok, több mint négy évtizede dolgozom itt. Örülök, hogy korengedményesen elmehetek. Elfáradtam, jöjjenek a fiatalok. Otthon van kertem, vannak állataim. Így meg tudok élni.

— Hogyan juthatott ilyen mélyre a szombathelyi járműjavító...? — *Baranyai Lászlóhoz* intézett első kérdésem jogosan kiváltotta haragját.

— Hogy-hogy a járműjavító? Úgy ahogyan az egész ország és a Magyar Államvasutak! Tíz éve még évi 130 millió tonnát mozgatott meg a MÁV, az idei terv mindössze 65 millió tonna. Ehhez a 60 ezres teherkocsiparkból 38-40 ezerre van szükség. Így nem kell a vagonokat javítani, de pénz sincs rá.

— *A vasút vezetői a fontossági sorrend szerint rangsorolták a járműjavítókat* — folytatta. — A személyszállító kocsikat Dunakeszin javítják. Ott százszázalékos a foglalkoztatás. Ezt követi az északi és a szolnoki üzem, ahol a villamos- és a nagy teljesítményű dízelmozdonyokat „teszik rendbe". *Ott hétszázalékos leépítéssel megoldják a gondokat.* Miskolcon és Debrecenben a négytengelyes tehervagonokat javítják. Mindkét üzemben *tizszázalékos a „vérveszteség"*. Mi az utolsó helyen vagyunk. Nálunk kéttengelyes fedett és nyitott teherkocsikat és kis teljesítményű dízelvontató járműveket javítunk. Ezekre van legkevésbé szükség. Egy számhasonlat mindent megmagyaráz: az évi teherkocsi-javítási kapacitásunk 4800—5000. Erre az esztendőre 447 darab javítására van megrendelésünk.

— Hány embert kell elküldeni?

— *21,5 százalékos létszámleépítést kell végrehajtanunk, ami a gyakorlatban 368 ember elbocsátását jelenti.*

— Ez már végleges?

— Korántsem. A február 17-től március 14-ig tartó négyhetes leállással úgy néz ki, máris megmentettünk 130 embert. *Külföldi és belföldi cégeknek akarjuk bérbe adni csarnokainkat olyan feltételekkel, hogy a mi dolgozóinkat foglalkoztatják.* Más munkáltatónál sikerült 35—40 fizikai dolgozónak és számos műszakinak állást találni. Sajnos, az érintettek nem éltek a lehetőséggel. Valamennyi 55 évet elérő férfit, illetőleg 50 évet elérő nőt elküldünk korengedményes nyugdíjba. Ez 170 embert jelent.

— Hogyan tovább?

— Egy biztos: március 16-án kezdünk! Munka ekkor még lesz. Marketingosztályunk közben is dolgozik: kutatja a piacot, keresi a munkát.

Dr. Márkus Imre, a szakszervezeti bizottság titkára így vélekedik:

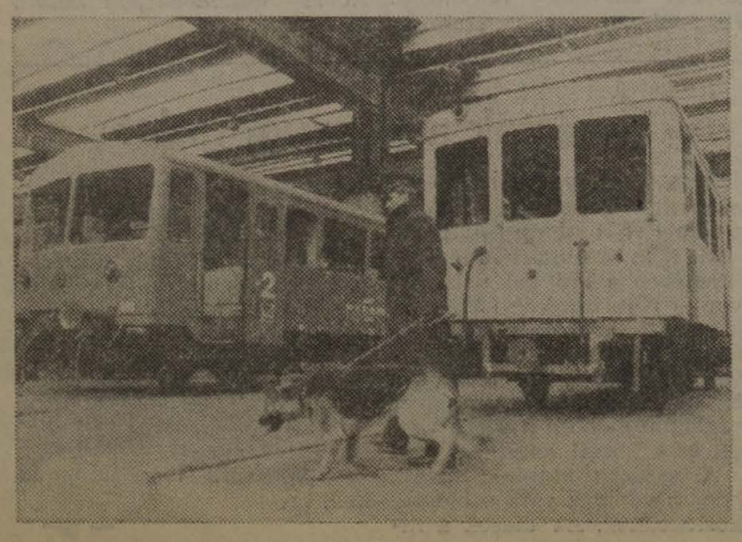
— *A politikát nem követte gazdasági rendszerváltás* — mondja. — *Ez az alapvető ok!* Egyébként az egész világon egy válságban levő ország mindenütt legalább az oktatásra és az infrastruktúrára áldoz, költ. Az utóbbiakhoz tartoznánk mi is. Nem törődnek velünk. Bátran kijelenthetem: a magyar Parlamentben ülő és onnan állandóan hiányzó képviselő hölgyeknek és uraknak halvány sejtelme sincs a MÁV szerepéről a gazdaságban. Ha egy kicsit is elgondolkodnának, rájönnének, hogy Európa közepén nehéz lenne bennünket kikerülni. *Fejleszteni kellene a vasutat — még nem késő!*

— Mit tett a helyi szakszervezet a dolgozók érdekében?

— Támogattuk a gazdasági vezetés ésszerű, munkát kereső tevékenységét. A kényszerű leállást nem véletlenül így oldottuk meg. *Februárban és márciusban lesz csak vékonyabb a boríték.* Felhívtuk a gazdasági vezetők figyelmét az elbocsátásokkal kapcsolatos jogszabályok betartására. Ennek eleget is tettek. Így az első munkakönyveket csak májusban adják ki. Szakszervezeti értekezleteket tartottunk. Ott kijelentettük, hogy a dologtalan, felelőtlen, fegyelmezetlen és iszákos dolgozóink közül egyet sem áll módunkban megvédeni...! Szociális és egyéb szempontokra viszont odafigyelünk.

Egy biztos: a szombathelyi járműjavítóban pár hónapig még talán lesz munka! És utána? Ki tudja...?

Sz. Jakab István



Gárdony állomásfőnökség PÁLYÁZATOT HIRDET
házaspár részére forgalmi szolgálattevői munkakör betöltésére.
Az alkalmazás feltételei:
— középiskolai végzettség,
— felsőfokú vasúti szakképesítés,
— legalább 8 évi munkaviszony,
— erkölcsi bizonyítvány,
— szakmai önéletrajz.
Bérezés az új bértáblázat szerint.
A pályázat elnyerése esetén szolgálati lakást biztosítunk.
A pályázat benyújtásának határideje: 1992. április 10.
Bővebb felvilágosítás: Gárdony állomáson, a 02-42-31 és a 43-03-as üzemi telefonon.

Szétverték a motorvonatot

Isten óvjon a leszerelő katonáktól

A katonai rendészek sem tudtak rendet tenni

A tényleges katonaidő letöltését követő leszerelés mindig örömünnepe a fiataloknak. Ezt szokás egy kis itallal is megünnepelni. Ám ennek is van határa.

Legutóbb, február 13-án a leszerelőket már a vonatok indulása előtt egy-két órával kiszállították a vasútállomásokra. Így volt idejük vételezni és nem keveset fogyasztani a „tüzes vízből". Ez pedig megtette a hatását. *A szombathelyi igazgatósághoz tartozó Lentiből a reggel induló, öt kocsiból álló motorvonatot szinte teljesen szétverte a közel 200, lerészegedett leszerelő katona.* A személykocsikban összesen 200 ezer forint kár keletkezett! Kitörték az ablakokat, összetörték a tükröket, a mosdókat és a WC-kagylókat. Leszabdalták a függönyöket, kidobálták az ablakokon a poroltó készülékeket. Mindezt tették „röpke" másfél óra alatt, amelyben benne van a cselekmény miatti 30 perces késés is. Az már szinte magától értetődő, hogy a Zalaegerszegre érkezett, összetört szerelvényről leszállók és onnan tovább utazók más vonatokon is folytatták (áldásos) tevékenységüket.

A Szombathelyről Budapestre 12 óra 54 perckor induló gyorsvonaton viszonylag (finoman) viselkedtek. *A kár itt mindössze 17 ezer forint volt. Azért itt is törtek és zúztak.* Ezen a vonaton okozott vandalizmus után más — gyengébb, silányabb felszereltségű — kocsikat tudtak csak a Déliből indítani.

A felsorolt összegekben nem szerepelnek a tisztítás és a helyreállítás költségei. Nem lehet kifejezni az erkölcsi kárt; az utasok riadalmát, félelmét és a jogos és mélységes felháborodást. Rendet tenni nemcsak a kalauzok, hanem a kihívott rendőrök és a katonai rendészek (?) sem tudtak.

Sz. J. I.

Debrecenben

Van elegendő megrendelés

Az eddigi megrendelések birtokában Debrecenben nem kell számítani a járműjavító üzem leállására, nyilatkozta a közelmúltban *Kerékgyártó Imre* igazgató. Az országban ugyanis egyedül itt javítanak tartálykocsikat, amelyekre nagy szüksége van a MÁV-nak. Mindemellett külső megrendelőkkel is sikerült jó néhány szerződést kötniük.

Például svájci autószállító kocsikat javítanak, kerti bútorokat gyártanak német megrendelőknek, és úgynevezett privát kocsik felújítására is érkezett számos megrendelés. Mindezek ellenére a tavalyi átlaglétszámból (1162) 160 dolgozót „le kell építeniük." Elsősorban korkedvezményes nyugdíjba küldésükkel próbálkoznak, hogy az utcára közvetlenül ne kerüljön senki. Elképzelhető, hogy 20-30 embernek így is fel kell majd mondani.

Hogyan választanak üzemi tanácsot az osztrák munkavállalók?

A bizottság megválasztásához üzemi gyűlést kell összehívni. Ahol már van üzemi tanács az hívja össze, ahol még nincs, ott a következőknek van joga az üzemi gyűlést összehívni:

— 20 főnél több munkavállalót foglalkoztató üzemben, vállalatnál *a szakszervezet vagy a Munkáskamara képviselője;*

20 fő alatt... — az üzem legidősebb munkavállalója, vagy — legalább annyi munkavállaló, ahány tagú üzemi tanácsot választanak.

Az összüzemi gyűlést csoportértekezletek előzik meg, ahol megvitatják és elfogadják az üzemi tanács formáira tett javaslatokat. *(Közös üzemi tanács vagy külön munkás-, külön alkalmazotti tanács.)*

A választási bizottság tagjaira a gyűlést összehívó személy(ek) legalább 3 nappal a gyűlés előtt írásban tesznek javaslatot az összehívók és azt látható helyen(ken) kifüggesztik.

A választási bizottság tagjait egyszerű kézfelemeléssel fogadják el *(ha a munkavállalók kívánják, titkos szavazócédulával történő választás is lehetséges).* Ha csak egyféle javaslat van (nincs vitatott személy), egyszerűen tudomásul veszik a bizottság névsorát. A bizottság egészét választják és nem a tagokat egyenként. Több javaslat esetén egyszerű szótöbbséggel döntenek. A választás akkor is érvényes, ha a választásra jogosultak *kevesebb mint 50 %-a van jelen*, sőt akkor is, ha az egyébként kötelező fél óra türelmi-várakozási időt sem tartják be.

Ha viszont a szakszervezet, vagy a kamara határozathozatalra jogosult gyűlést hív egybe, *az 50 %-os részvétel kötelező.*

A választási bizottság megválasztása után rögtön megalakul és elnököt választ soraiból.

Határozatait többségi döntés alapján hozza. Az elnök a választás eredményét, illetve az üzemi tanács választásának előre látható időpontját a munkavállalókkal és a tulajdonossal köteles közölni. A választáshoz formanyomtatványt is készítenek.

A választási bizottság tagjai megválasztásuktól kezdve, a választó üzemi gyűlés utáni *egy hónapig különleges felmondási és elbocsátási védelmet élveznek.*

Az üzemi tanács választása

Az üzemi gyűlés után egy héttel a választási bizottság nyilvános hirdetményben teszi közzé a tanács választásának időpontját. Ezeket az üzem több helyén kifüggesztik. Gondoskodni kell a melléküzemek, fiókok, kirendeltségek munkavállalóinak kiértesítéséről is.

A választólistát a munkavállalók jegyzéke alapján állítják össze. *(Név, születési év, belépés az üzembe, állampolgársága.)*

A tulajdonos törvényileg kötelezett a névjegyzék készítéséhez szükséges adatok átadására. Választásra jogosult minden munkavállaló, aki

— *megfelel a „munkavállaló" követelményeinek;*

— *18. életévét betöltötte;*

— *a választási bizottság megválasztásakor már az üzem dolgozója volt, és a tanács választása napján is az;*

— *az ideiglenesen szabadságon lévők, illetve a szolgálati úton lévők;*

— *a rendszeres bedolgozók.*

A választási listába a dolgozók betekinthetnek és ha hibát találnak, azt ki kell javítani.

Az üzemi tanácsok 1—16 tagból állnak. Ez a munkavállalók számától függ.

A jelölőlistára maximum kétszer annyi jelöltet lehet felvenni, mint ahány tagú lesz a tanács.

Az üzemi tanácsba jelölhető az a munkavállaló, aki:

— *a választás kiírásának napján 19. életévét betöltötte;*

— *legalább 6 hónapja dolgozik az üzemben;*

— *osztrák állampolgár;*

— *megfelel az osztrák választási törvény előírásainak.*

Nem jelölhető:

— *a tulajdonos felesége vagy közeli rokonsága;*

— *az üzemi felügyeleti szervében dolgozók rokonsága;*

— *a bedolgozók.*

A jelöltek meghatározott ideig felmondási és elbocsátási védelem alatt állnak.

Az üzemi tanácsot közvetlen, titkos szavazással választják, a munkavállalók személyes szavazatával. Ha ennek akadálya van, írásban is elküldheti bárki a szavazatát. Másik személy helyett azonban senki nem szavazhat. A választás eredményét tükröző jegyzőkönyvben az érvényes szavazatok számát rögzítik. Ugyanitt feltüntetik a szavazásra nem jogosultak számát is.

A jegyzőkönyvet minden választási bizottsági tagnak alá kell írnia.

Ha a választás érvényes *(azt 3 napon belül nem támadják meg)*, a választási bizottság elnöke a lepecsételt aktákat át kell adja az üzemi tanács elnökének, aki azt a mandátum lejártáig köteles megőrizni.

Az üzemi tanács alakuló ülése.

Az üzemi tanácsnak a választás eredményének kihirdetésétől számított 6 héten belül meg kell alakulnia.

Az alakuló ülést úgy kell időzíteni, hogy az új tanács a feladatokat közvetlenül át tudja venni a régi tanácstól (ahol ilyen volt).

Az üzemi tanács mandátuma négy évre szól. Az üzemi tanács alakuló ülését a legidősebb tanácstag hívja össze. Ha ő nem vállalja, bármelyik tanácstag jogosult az alakuló ülés összehívására. Az alakuló ülésen az egybehívó tag látja el az elnök feladatát. Az elnök és a többi funkciót ellátó személy választása egyszerű szótöbbséggel történik.

Szavazategyenlőség esetén a következők érvényesülnek:

— *a különböző jelöltek egyenlő szavazata esetén azt választják, aki a tanácsválasztáson több szavazatot kapott;*

— *egyenlőség esetén sorshúzás dönt az elnök személyéről.*

A különböző funkciókra választásnál szavazategyenlőség esetén az elnök szavazata dönt.

A választás eredményének kihirdetése után *1 hónapig vétót lehet benyújtani az eredmény ellen.* Ha ez nem történik, a választás végleges.

A vétó alapja és jogossága lehet, és a választást megtámadhatja bármelyik választó, illetve csoport, ha:

— a választási eljárásban lényeges szabálytalanságok fordultak elő, ami a választás eredményét alapvetően megváltoztathatta volna;

— a tulajdonos is megtámadhatja, ha közös üzemi tanács helyett különálló tanácsot választottak vagy ennek a fordítottja történt.

Statisztaszerepet játszik a parlament

Paszternák László napirend előtti felszólalása

Paszternák László, a Vasasszakszervezet elnöke, országgyűlési képviselő, a február 11-i parlamenti ülésen, napirend előtt kért és kapott szót. Az alábbiakban közöljük felszólalását.

Csak üdvözölni tudom, ha a t. Ház bármelyik részéről aggódó gondolatok fogalmazódnak milliókat érintő kérdésekben.

Ezért is vártam érdeklődéssel — amelyen sajnos nem lehettem jelen — *Solt Ottília* üdültetéssel kapcsolatos interpellációját, de még inkább az arra adható választ.

Hangsúlyozom, igen tisztelem *Solt Ottíliát*, ezért sem hagyhatom, hogy akár ő, akár a t. Ház áldozata legyen egy rosszindulatú, vagy szándékú információnak!

Az interpelláció látszólag a kedvezményes üdültetésről szólt, az az iránti aggodalmat hangoztatta, *valójában — mint már annyiszor — sajnos az MSZOSZ ostorozását, lejáratását célozta.* Így aztán érthető, hogy az a nemes hevület, amely az igaz ügybe vetett hit alapján *Solt Ottíliát* fűtötte, csak úgy volt megalapozható, ha jól félreinformálják, ha nagyvonalúan bánik a tényekkel és ami nem vág bele a koncepcióba, azt vagy elhallgatja, vagy egyszerűen kijelentéssel pótolja. *Mi a tény?*

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége 1990. május 31-én fogadott el állásfoglalást a kedvezményes munkavállalói üdültetés továbbfejlesztéséről, amelyet június 1-jén kelt levelében valamennyi képviselőnek elküldött. *Ez az állásfoglalás már akkor megfogalmazta azokat a legfontosabb alapelveket, amelyek figyelembevételével a jelenlegi Nemzeti Üdülési Alapítvány létrejött.*

Megfogalmazta, hogy alapítványi, társasági, vagy intézményi formában kell működtetni az üdülővagyont, hogy megállapodással kell rendezni a tulajdonhányadokat az állam és a szakszervezetek, esetleg a munkáltatók között, hogy nem szakszervezeti tagsági jogon, hanem munkavállalói jogon jár az üdültetés. Megfogalmazta továbbá, hogy a beutalókra jutó támogatást el kell választani a beutalótól, azt a szociális helyzetre tekintettel differenciáltan kell odaadni a beutaltaknak. Valamennyi létező szakszervezetnek arányosan részesednie kell a beutalójegyekből, — hogy csak a legfontosabbakat említsem.

A beutalójegyek elosztásával kapcsolatban fentebb vázolt elvek az elmúlt két évben meg is valósultak, éppen ezért nevetséges és rosszindulatú azt állítani, hogy az elosztási rend őrzi a régi SZOT-monopóliumot.

Ha Solt Ottília valóban a kedvezményes üdültetésért aggódna, akkor azt kell megkérdeznie, hogy miért nem reagált két évvel ezelőtt egyetlen képviselő, párt, illetve a kormány ezekre a javaslatokra?

Hogyan engedheti meg a kormány, hogy a parlament előtt vállalt kötelezettségét megszegje?

A válasz nyilvánvaló: ezeket a javaslatokat az a szakszervezet tette, amelyik szálka a jelenlévők többségének szemében, így aztán oda se neki, hogy két év múltán valósul meg az, amit ez a szervezet 1990 májusában javasolt.

Rosszindulatú és az ismeretek teljes hiányát tükrözi az a fajta kérdésfeltevés, hogy miért olyan magasak a beutalók árai, illetve mennyi kárt okozott a szakszerűtlen hasznosítás? *Először is, a beutalójegyek árai a kereskedelmi férőhelyek átlagos áraihoz képest igencsak kedvezményesek.* Az egy másik kérdés, hogy a bérekhez képest ez is igen magas. E vonatkozásban inkább akkor kellett volna képviselőtársaimnak harcosnak mutatkoznia, amikor a parlament 1992-ben 1,2 Md Ft helyett 800 millió Ft-ot szavazott meg támogatásra.

Ami pedig az üdülési alapítvány alapító okiratának aláírását illeti:

— Az Érdekegyeztető Tanács 1991. október 25-én valóban megállapodást fogadott el a Nemzeti Üdülési Alapítvány létrehozásáról. Négy szakszervezeti tömörülés — tehát nemcsak az MSZOSZ — azonban világosan kijelentette, hogy az alapító okiratot a szakszervezetek és a kormány írja alá, azaz azok, akik tulajdont adnak át az alapítványnak. *Erről hosszú órákon keresztül folyó vita után hat szakszervezet végül is megállapodott.* E megállapodást rúgta fel a Liga és a Munkástanácsok, amikor utólag a VIKSZ Igazgató Tanács aláírását szükségesnek tartotta.

— Az MSZOSZ ezt az eljárást természetesen azonnal kifogásolta és a kormány álláspontját kérte írásban. Hiszen túl azon, hogy két szervezet úgy váltogatja az álláspontját, mint más a tiszta inget, teljesen nyilvánvaló, hogy a VIKSZ Igazgató Tanácsának aláírása sem tartalmi, sem formai szempontból nem indokolt. *Az alapító okiratot ugyanis azok a szervezetek írták alá, amelyek egyébként a VIKSZ Igazgató Tanácsát alkotják, illetve alkothatnák.* Így aztán a VIKSZ Igazgató Tanácsának aláírása ezen az okiraton olyan, mintha egy dokumentumot az SZDSZ parlamenti frakciójának minden egyes tagja aláírná, de a végén a nyomaték kedvéért még az SZDSZ frakció nevében is aláírnák valakik.

— A zavart, a késedelmet azok a szervezetek okozták, amelyek két év óta mindent megtesznek azért, hogy az üdültetés kapcsán az MSZOSZ-t a vádlottak padjára ültessék, de egyébként egy szalmaszálat nem tesznek arrébb az ügy érdekében, sőt a megoldást minduntalan akadályozzák.

Mindenesetre az MSZOSZ február 6-án aláírta az alapító okiratot. Ezzel azonban nem oldódtak meg az igazi gondok, úgyhogy nyugodtan készülhet a következő interpellációra, ami majd arról szólhat, hogy a költségvetési támogatás csökkentésével hogyan sikerült lehetetlen helyzetbe hozni a kedvezményes üdültetést, hogyan sikerült a magyar munkavállalókat kiszorítani az üdülésnek, a pihenésnek még az elméleti esélyeiből is.

Legalábbis a munkavállalók nagyobb részét. *Mert egy részének — az államigazgatásban dolgozóknak — valószínűleg nem lesz gondja a jövőben sem.* A minisztériumok, államigazgatási hatáskörrel rendelkező szervek igen jól fel vannak szerelve üdülőkkel. És természetesen támogatást élveznek — mondanom sem kell — költségvetési pénzekből. Hiszen csak így lehet, hogy e szervezetek dolgozói — nem mintha sajnálnám tőlük —, de a költségeknek hozzávetőleg csak a felét fizetik és természetesen nem kell 8-10 évet várniuk egy beutalóra. *Erről vajon miért nem tárgyalt a parlament?* Az erre fordítható költségvetési támogatást miért nem kell külön megszavazni? Ezeket az üdülőket miért nem viszi be a kormány az üdülési alapítványba?

Bizony, ezek elég jelentős kérdések, de *Solt Ottília* ezeket nem firtatta és *Surján* miniszter úr sem érintette válaszában, hiszen ezekkel összefüggésben elég nehéz lett volna az MSZOSZ-t a vádlottak padjára ültetni.

Tisztelt Képviselőtársak!

Bár mindez, amit a kedvezményes munkavállalói üdültetés kapcsán elmondtam, önmagában is jó néhány kérdést vet fel, de meg kell mondanom őszintén, tulajdonképpen nem ezért kértem szót napirend előtt. Sokkal inkább azért, mert szeretném két példán bizonyítani, hogy a kormány elképesztő módon megsérti az Érdekegyeztető Tanácsban kötött megállapodásokat, illetve azt, hogy most már nemcsak szociális érzéketlenségről árulkodó intézkedéseivel, hanem törvényi alapot nélkülöző lépéseivel is súlyos hátrányt okoz, a nyugdíjasoknak, a munkavállalóknak.

Ehhez számomra már csak egy szomorú adalék az a szavazás, amely azt a képviselői indítványt szavazta le, amely legalább újragondolását javasolta a munkanélküliség összefüggéseivel!

Az első példa:

Az Érdekegyeztető Tanács 1991. december 6—7-i ülésén — egyebek mellett — megállapodás született, idézem: „hogy 1992-ben a nyugdíjak a nettó átlagkeresetek növekedésének megfelelően kerüljenek emelésre".

Arról is megállapodás született, hogy a foglalkoztatottak bruttó bérei átlagosan 23%-kal növekedhetnek.

Ezekután megdöbbentő, hogy a kormány azt a javaslatot készül a parlament elé terjeszteni, amely szerint a nyugdíjak március 1-jétől 13%-kal, szeptember 1-jétől további 6,5%-kal növekedjenek. E két időpont és a két szám azt jelenti, hogy éves szinten a nyugdíjak alig 10%-kal növekednének, ami nemhogy a nettó keresetek várható növekedési ütemének nem felel meg, de a nyugdíjak még 21—25%-os infláció mellett is drasztikus reálértékcsökkenését jelenti.

Ilyen durva megsértése a megállapodásban foglaltaknak csak két módon magyarázható: vagy tudta a kormány decemberben — amire az MSZOSZ az ÉT ülésein rá is mutatott, hogy *nem megalapozottak az 1992-re prognosztizált jövedelemfolyamatok vagy függetlenül ettől is teljes mértékben semmibe veszi a megállapodásokat, azaz hazudik, amikor azt állítja, hogy az Érdekegyeztető Tanácsban kötött megállapodások alapján jár el.*

A másik példa:

A kormányzat, majd a parlament — az Érdekegyeztető Tanács munkáltatói és munkavállalói oldalának egyet nem értése ellenére — bevezette a munkáltatók által fizetett betegszabadság intézményét a betegség első 10 napjára.

A jogszabály úgy intézkedik, hogy megállapodástól függően a munkáltatónak az említett betegszabadságra legalább 75% átlagkeresetnek megfelelő ellátást kell biztosítania. Ez önmagában logikus, hiszen megfelel az eddigi táppénz színvonalának. Az azonban már felháborító, hogy a TB Főigazgatóság — jogszabályi felhatalmazás hiányában is — olyan körlevelet ad ki, amelynek értelmében a betegszabadságra járó kifizetést 44% TB-járulék és 10% nyugdíjjárulék terheli. *Ez másként fogalmazva azt jelenti, hogy azokon a munkahelyeken, ahol 75%-os ellátásban állapodtak meg, a dolgozó 75%-kal megrövidül a korábbi táppénzellátáshoz képest.*

Felmerül a kérdés: ki hatalmazta fel a TB Főigazgatóságot erre a lépésre, honnan veszi a bátorságot, hogy több millió embert érintően, önkényesen megváltoztassa az ellátás színvonalát. Egyáltalán hogy fordulhat az elő, hogy egy hivatal több millió embert érintően törvényi felhatalmazás hiányában intézkedik, és rontja az ellátás színvonalát?

Elképesztő eljárás ez egy olyan kormányzat részéről, amelyik lépten-nyomon a demokráciára, a jogállamiságra hivatkozik, de közben semmibe veszi azt.

Határozottan követelem, hogy a Társadalombiztosítási Főigazgatóság vezetőit és a kormánynak azon tagjait, akiknek a tudtával történt ez a lépés, vonják felelősségre, és nyilvánosan marasztalják el!

Tisztelt Képviselőtársak!

Az előzőekben három, nagyon különböző témáról beszéltem. Egy dolog azonban összekapcsolja őket. Mindegyikben jelen van a kormány szószegése, benne van az a szomorú tény, hogy milliókat érintő kérdések rendezésében a parlament mennyire *statisztaszerepet kénytelen eljátszani.*

A kérdés az, hogy ez meddig mehet így?

Levél az Országgyűlés elnökéhez

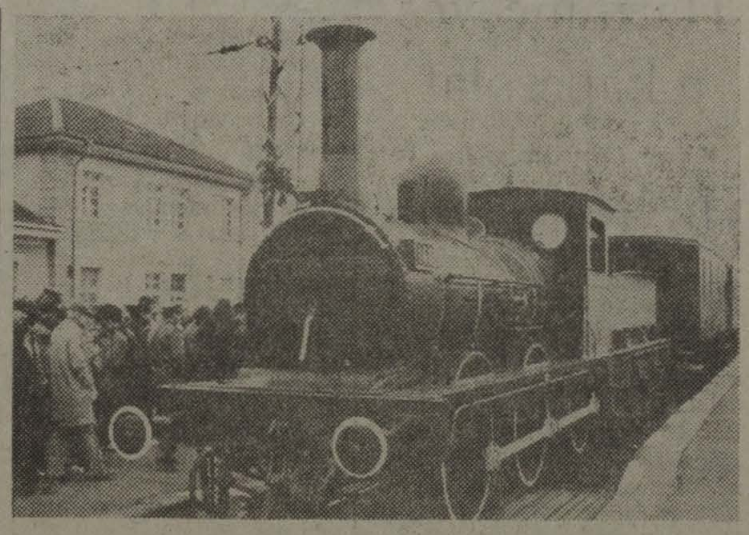
Dr. Szabad György úrnak,
az Országgyűlés elnökének

Tisztelt Elnök Úr!

Az Országos Nyugdíjas Tanácskozás — 650 000 nyugdíjas képviseletében — értekezletét megszakítva, 1992. február 11-én meghallgatta *Paszternák László* képviselő úr napirend előtti felszólalását, mert a magyar nyugdíjasok érdekében is szólt a parlamenthez.

Megdöbbenve tapasztaltuk, hogy Ön *Paszternák Lászlót* két ízben is — felszólalása közben és annak befejeztével — rendreutasította azzal, hogy napirend előtt csak rendkívüli ügyben lehet szót kérni. Az Országos Nyugdíjas Tanácskozás a kormánynak az 1992-es évre és a nyugdíjemelésre vonatkozó tervét rendkívülinek minősíti. Ezentúl egyetért *Paszternák László* felszólalásával. Éppen ezért a résztvevők felháborítónak tartják a stílust, amelyet Ön alkalmazott és emiatt egybehangzó tiltakozásunkat fejezzük ki. Tisztelettel:

Országos Nyugdíjas Tanácskozás



A bolgár vasút nemrégiben ünnepelte fennállásának 125. évfordulóját. Az első szakasz Rusze és Várna között épült meg 224 kilométer távolságban. Az első gőzmozdonyt Angliából, Manchesterből hozták Bulgáriába 1866-ban. 30 km-es sebességgel közlekedett 6 kocsijával, melyeket viszont Belgiumban gyártottak 1870-ben. Az évfordulóra ismét forgalomba állították az ősi gőzöst, s amerre csak járt, mindenütt megcsodálták a nosztalgiaszerelvényt. (EP)

Szentesi forgalmista színészi ambíciókkal

Ifjú Badár Sándor még fiatal ember. A szentesi Horváth Mihály Gimnázium drámai tagozatos szakán érettségizett. Munkahelye a vasútnál van, forgalmi szolgálattevő Szentes állomáson. Életvitele — szabad idejének gondos beosztásával — eltér az átlagemberétől. Mint cselgáncsozó néhány éve járt Japánban és ott egy szigorú sportintézet lakója volt. Erről lapunkban is hírt adtunk. Most egy érdekes, hazánkban alig ismert sport üzéséről és színészi ambícióiról számolunk be.

A franciaországbeli Albertville-ben a februári téli olimpia előtt, az 1850 méter magas Le Rossiere síparadicsomban rendezték meg *a szánhúzó kutyák nemzetközi versenyét.* A hattagú magyar csapatnak a szentesi *ifj. Badár Sándor* is tagja volt. Ez a verseny az 1996-os olimpia előolimpiájának számított, mert 1936 óta most lett újra a szánhúzó kutyák versenye olimpiai szám. Ezen a februári versenyen 13 ország több mint 80 versenyzője vett részt.

— Hogyan lett ennek a költséges sportnak a versenyzője?

— Mindig vonzottak az egzotikumok és a nehéz körülmények legyőzése. — Ezzel a sporttal, amely nemcsak költséges, hanem nálunk — a természeti feltételek is hiányoznak, szentesi barátommal, *Horváth János* testnevelési tanárral foglalkozunk. Innen Szentesről ketten kerültünk be a magyar csapatba. Nekem nyolc alaszkai Malamut kutyám van. Ezek ősei az alaszkai őslakosság segítőtársai voltak a végtelen hómezőkön. A kutyák ma is hűséges társai az ott élő embereknek. Génjeikben hordozzák a sarkvidéki körülményekhez és az emberekhez való ragaszkodást. Az alaszkai kutyák kiválóan ellátnak mentőszolgálatot is. Ebből a kialakult mítoszból az amerikaiak —, mint mindenből — a szánhúzásból is sportot csináltak, *s a szánhúzó kutyák versenye bevonult a sporttörténelembe.* Az alaszkai főváros Anchorage és Nome között 1100 mérföldes távolsági versenyt rendeznek évente, amely a versenyzők nagy álma. Olyan ez a hó birodalmában, mint a Párizs—Dakar közötti sivatagi autóverseny. Talán egyszer nekem is sikerül oda eljutni.

— Kérem beszéljen a februári nagy versenyről.

— *Mi amatőrök azzal a céllal utaztunk ki a profi versenyre, hogy létezésünket bizonyítsuk és tapasztalatokat kívántunk szerezni a jövő versenyeire való felkészüléshez.* Házigazdánk, a francia szövetség vezetői baráti kedvességgel fogadtak. Mindenben nagyon sokat segítettek. A menő proficsapatok is mint a kis testvért, szeretettel vettek körül bennünket. Mondhatom, meglepetésünkre szinte sztárolták kis csapatunkat. Láthatók voltunk az Antende 3. francia tv műsorában. Az alaszkai, a BBC, a japán televízión keresztül tudomást szerzett a világ ezúttal is arról, hogy létezik Magyarország és már ebben a sportágban is itt van országunk a nemzetközi mezőnyben. A tíz napról a Hunnia Filmstúdió filmet készített. A rövid távú sprint versenyben indultunk. A közép mezőny első felében való elhelyezkedésünknél sokkal nagyobb értékű volt számunkra részvételünk kiemelt elismerése. Csapatkapitányunkkal *dr. Buzatczkyi Győzővel*, a gemenci tájvédelmi körzet vezetőjével büszkén viseltük Albertville-ben a téli olimpia idei színhelyén a nagy profi mezőnyben a magyar színeket.

S a színészi ambíciók?

— *Már régebben kapcsolatba kerültem a Hunnia Filmgyárral.* Először *Szőke András* filmrendező a *„69"* filmjében volt epizód szerepem. Ez a film megnyerte az 1985-ös amatőr filmfesztivál nagydíját. A siker alapján kapott a rendező megbízást egy nagy játékfilm elkészítésére, amelynek a *„Vattatyúk"* volt a címe és 1989—90-ben lehetett látni a mozikban. A filmben egy konzerv reklámjaként egy dobozba egy aranytojást rejtettek el. A tojás aztán bonyodalmak és bűnügy keretében vándorútra kelt. Ebben a filmben kaptam én főszerepet. Saját nevemmel *Badár Sándor* nyomozó törzsőrmester voltam.

— Az idén februárban a magyar filmszemlén került bemutatásra a „Vattatyúk" folytatásaként az *„Európa Camping"* című film — folytatta. A külső forgatás Csongrádnál, a Körös toroknál készült 1990-ben. *„Bomba van a campingben".* E körül bonyolódik a film cselekménye, amelyben *Szirtes Ágnes* és *Mucsi Zoltán* a főszereplők. Egy nyomozó szerepét játszom a filmben.

— Újabb filmszerep?

— Elkészült *Szomjas György „Roncs-film"* című darabja. Most jöttem haza a filmgyárból. Egy kocsmázó, kótyagos fiatalembert alakítok, aki körül mindig történik valami. A darab Budapest VIII. kerületének egyik háztömbjében játszódik. A film humoros beállításban társadalmi tükörképet ad.

Ifjú Badár Sándor munkahelyén fordulószolgálatot teljesít. *A vasutat nem akarja elhagyni.* Munkahelyi vezetői megértéssel segítik sokrétű tevékenységét. — Az ambíció, a következetes fegyelmezett életritmus pedig csodákra képes.

Fogas Pál

Pontosabb és tisztább az ÖBB

Alig telt el egy év az ÖBB, az osztrák vasút nagy áremelései után, mikor az a hír járja Ausztriában, hogy az év közepén, a nyári hónapokban ismét emelni kell nyugati szomszédunknál a vasúti tarifákat. Hogy milyen arányban, az az első hónapok teljesítményétől függ. Az „Új Austrotakt" (NAT) bevezetése és a jugoszláv teherforgalom visszaesése sokba került az ÖBB-nek, s ezen az sem segített, hogy az állami támogatás 16 milliárd schillingről 17 milliárdra növekedett.

A 67 ezer osztrák vasutas — a szállítási teljesítmények és a személyforgalom növekedése ellenére — tavaly lényegesen kevesebb nyereséget (115 milliárd schilling) ért el, mint egy évvel korábban. A helyzeten valamelyest talán segíthet az, hogy az ÖBB vezérigazgatóságán elhatározták, hogy eladják a Lassalle utcában a vasút egyik igen értékes bécsi telkét.

A mostani nehézségek ellenére az új menetrendet és a szerelvényeknek a NAT szerinti mozgatását az „évszázad nagy vasúti teljesítményének" tartják. Eddig kétszer (augusztusban és ősszel) módosítani kellett rajta, és idén május 31-én is erre kerül ismét sor, mert csak így száműzhetik végleg a még fel-feltűnő és csaknem teljesen üresen közlekedő szerelvényeket, az úgynevezett „szellemvonatokat". A híressé vált NAT további tökéletesítésére egyébként neves közlekedési szakértőket bíztak meg, akik két évet kaptak erre a célra.

Tavaly 173 millióan utaztak az osztrák vasutakon, s ez 2,7 százalékos emelkedésnek felel meg. A teherszállítás volumene 3,4 százalékkal emelkedett, s elérte a 64,7 millió tonnát. 11 milliárd schillinget vasúti befektetésekre fordítottak: pénzt a költségvetésből (4,7 milliárd) és a nyugateurópai társaságoktól szerezték. A világhírű *Gallup* közvélemény-kutató intézet legfrissebb felmérése (az ÖBB kérte fel) szerint az osztrák vasút pontosabb, tisztább és udvariasabb lett. Hiányosságokat csupán a helyi közlekedés és a telefonos tudakozás területén tapasztalt a Gallup.

E. P.

A négyek kulturális együttműködése

A városligeti múzeumok közös sajtótájékoztatója

A négy városligeti múzeum — a Magyar Mezőgazdasági Múzeum, a Közlekedési Múzeum, a Műcsarnok és a Szépművészeti Múzeum — február 26-án, a Vajdahunyad várában tartotta idei közös sajtótájékoztatóját. A „soros" házigazda *dr. Szakács Sándor*, a Mezőgazdasági Múzeum főigazgatója volt.

Az összejövetel bevezetéseként elhelyezték az épületben *Tomcsányi Pál* akadémikus különleges ajándékát, egy 125 éves, ötputtonyos tokaji aszút tartalmazó palackot, majd bemutatták egy magyar dámszarvas világrekorder agancsát.

Az első információt *dr. Kardos Zsuzsa*, Zugló polgármestere adta. Bejelentette, hogy a főváros harmadik legnagyobb kerülete ebben az évben ünnepli fennállásának 150. évfordulóját. Ez alkalommal ünnepségeket, kulturális rendezvényeket tartanak, és emlékkönyvet adnak ki.

A *Közlekedési Múzeum* főigazgatója, *Katona András*, beszámolt arról, hogy az intézmény tavalyi 27 kisebb-nagyobb bel- és külföldi időszaki kiállítása sikeresnek minősíthető. A technikatörténet iránti érdeklődésre jellemző, *hogy csupán a főépületet 200 ezren keresték fel. Az összes látogató száma félmillió volt.*

Az idei programból kiemelkedik a Tavaszi Fesztiválon való részvételük, a *Baross Gábor* halálának 100. évfordulóján tartandó eseménysorozat koordinálása, a Baross-emlékkiállítás és megemlékezés szervezése. Már az év első felében rendeznek a közlekedéssel, a művészettel és a környezetvédelemmel kapcsolatos alkalmi kiállításokat, és részt vesznek az Amerika felfedezésének fél évszázados jubileuma alkalmából megnyíló genovai hajózási világkiállításon.

A *Műcsarnok* képviselője elmondotta, hogy a százéves épületet ősszel a már nagyon időszerű rekonstrukció miatt kénytelenek voltak bezárni. A múlt évben egybként 36 kiállításuk és 30 közös rendezvényük volt. A munkák jól haladnak, jövőre elkészülnek a kiállítási termek, majd két évvel később befejeződik az egyéb helyiségek és a homlokzat felújítása. Addig tárlataik az *Ernst Múzeumban*, a *Palme Házban* és a *Dorottya* utcában láthatók.

A *Szépművészeti Múzeum*ban némi bővítéssel egybekötve ugyancsak rekonstrukciót végeznek. A teljes megnyitás már augusztusra várható. A tudományos és restaurálási munkákat közben folyamatosan végzik.

A *Mezőgazdasági Múzeum* tevékenysége zavartalan. Kiemelkedő jelentőségűnek ígérkezik a *Növények és állatok az Újvilágban* című időszaki kiállítás az év második felében, amellyel a hazai *„Amerika 500 éves"* ünnepségsorozathoz csatlakoznak, ráirányítva a figyelmet a gazdaság- és művelődéstörténet hatásaira.

A sajtótájékoztatón — amely baráti beszélgetéssel zárult — tapasztalhattuk a négy ligeti múzeum szoros együttműködését, és ez záloga a jövő eredményes tudományos együttműködésének.

Horváth Károly

A Norvégiában elért döntetlennel

KEK-döntőben a DVSC női kézilabdacsapata

ÚJSÁGHÍR: A Nemzetközi Kézilabda Szövetség döntése értelmében a női kézilabda KEK-döntő első mérkőzését — a Debreceni VSC—Radnicski Belgrád összecsapást — április 4-én vagy 5-én, Debrecenben játsszák. A szövetség azért döntött így, mert a két klub a mérkőzések időpontjában nem tudott megegyezni.

A Debreceni VSC női kézilabdacsapata — mint ismeretes — nagy fegyverténytt hajtott végre a Kupagyőztesek Európa Kupájának elődöntőjében. A csapat immár harmadszor vesz részt ebben a rangos kupában, s az idén másodszor jutottak el a fináléig. Nem akárhogyan. Az elődöntő első mérkőzésén, hazai pályán, a norvég *Byasen Trondheim* ellen nem sikerült előnyhöz jutniuk. A közönség hiába buzdította kedvenceit, a „Lokinak" csak döntetlenre futotta.

A mérkőzés után sokan úgy vélték, hogy a döntetlen kevés lesz a továbbjutáshoz. A csapat tagjai azonban a visszavágóra történt elutazás előtt fogadkoztak, hogy mindent elkövetnek a siker érdekében. Növelte a játékosok önbizalmát az is, hogy a csapat kiválósága, a porcműtéten átesett *Bocsiné* Trondheimben újból pályára léphetett.

A visszavágó február 23-án volt. A győzelem reményében 4000 norvég szurkoló buzdította kedvenceit. Az első percekben úgy tűnt, hogy a DVSC nem ússza meg vereség nélkül. A hazaiak ugyanis egymásután hatszor is vezetést szereztek. S az első félidő végén már 15:12-re elhúztak. Még egy ideig szünet után is tartották előnyüket. *Ám a debreceni lányok nem adták fel, s fél óra után egyenlítettek.* Valószínű, hogy a fordulópont ekkor következett be.

A két csapat végig hatalmas iramot diktált. S miközben a hazaiak lendülete kezdett alábbhagyni, a debreceni vasutaslányok egymást múlták felül. *Hetven másodperccel a mérkőzés vége előtt kialakult a 23:23 arányú végeredmény.* Ez a döntetlen, az idegenben dobott több góllal azt jelentette, hogy a DVSC női kézilabdacsapata bejutott a fináléba.

Ezen a mérkőzésen minden úgy történt, ahogy ígérték. Bocsiné vezérletével végig szívvel-lélekkel küzdöttek. A szakvezető, *Komáromi Ákos* edző a csapat küzdőszellemét kiemelve azt is hozzátette, hogy tanítványai taktikailag is felülmúlták ellenfelüket.

A női kézilabda KEK másik ágában a Radnicski Belgrád harcolta ki a továbbjutást. Hogy a két csapat párharcából melyik kerül ki győztesen, azt nehéz előre megjósolni. Egy biztos, a kupa elnyeréséhez hazai pályán — az első mérkőzésen, kevés lesz a döntetlen. Bár a visszavágó helyszínéről még nem született döntés, az már biztos, hogy április 18-án vagy 19-én, nem Belgrádban, hanem valahol külföldön fogadja ellenfelét a Radnicski.

A KEK-döntőig tehát van még három hét a felkészülésre. Erre a legjobb alkalom a hazai bajnokság hajrája. A DVSC-nek itt kell helytállnia. Most az NB I-es csapatok között a helyelosztókért folyik a küzdelem. A bajnokesélyes Hargita KC ellen idegenben elért döntetlen után még volt remény a négy közé kerülésre. Ez a remény azonban szertefoszlott. A múlt hét végén, a helyezéseket eldöntő utolsó fordulóban bombameglepetés született. A Hargita Szegeden 15:14 arányú vereséget szenvedett. S a Debrecen hiába aratott fölényes győzelmet, ebből a csoportból a Hargita és a Szeged jutott a négy közé.

A sors iróniája: *a nemzetközi kupában a döntőig jutott „Loki", a hazai bajnokságban ezúttal csak az 5—8. helyért játszhat.*

V. F.

A soron következő előadások előtt

A Vasutas-operabérletek megújíthatók az Erkel Színházban

A Magyar Állami Operaház Igazgatósága kedvező feltételeket biztosít az 1992/93. évad Vasutas-operabérleteinek a megújítására az Erkel Színházban. A március 29-én és április 19-én sorra kerülő bérleti előadások alkalmával az Erkel Színház előcsarnokában, a jelenlegi bérletek bemutatása ellenében, az új bérletek változatlan áron kiválthatók.

Az 1992/93. színházi évadban az alábbi előadások szerepelnek műsoron: *Traviata, Varázsfuvola, János vitéz, Rosszul őrzött lány* és a *Nabucco.*

Elsősorban a vidéki bérleteseknek ajánljuk: éljenek minél többen a kedvező lehetőséggel, mert így postaköltséget takaríthatnak meg, és elkerülhetők az utazás fáradalmai.

Van szabad beutaló

Az alábiakban közöljük a szabad kedvezményes üdülési lehetőségeket. Jelentkezni lehet a Vasutasok Szakszervezete Szociálpolitikai Ügyfélcsoportjánál munkanapokon 9—13 óráig a 19-77, 48-13, 19-57/165 sz. telefonszámon. A beutalójegyeket az alapszervezeteken keresztül juttatjuk el a jelentkezők részére. Beutalójegyet csak rendkívül indokolt esetben, megfelelő igazolásokkal ellátva fogadunk vissza.

Miskolctapolca III. 19.—IV. 1-ig. I. o., egyéni 3640,—. **Lillafüred** III. 25—IV. 7-ig, I. o., egyéni 3640—, **Balatonlelle, szanatórium,** III. 20.—IV. 9-ig, I. o., egyéni 5670,— **Siófok Azur** IV. 10—23-ig, I. o. házaspár 8400,— **Leányfalu** IV. 2—15-ig, II. o., házaspár 6160,—, **Siófok Ezüstpart,** IV. 4—11-ig I/A. házaspár, 3840,—, **Miskolctapolca** IV. 2—15-ig, I. o., egyéni 3640,—, **Siófok Ezüstpart,** IV. 4—11-ig. I. o., házaspár 3360,—, **Lillafüred** IV. 8—18-ig, egyéni, II. o. 2420.—, **Balatonlelle,** szanatórium IV. 9—29-ig, I. o., egyéni 5670,—, **Parádfürdő,** szanatórium IV. 1—21-ig, II. o. egyéni 4620,—, **Parádfürdő,** szanatórium IV. 8—28-ig, II. o., egyéni 4620,—, **Parádfürdő,** szanatórium IV. 15—V. 5-ig, II. o., egyéni 4620,—, **Siófok,** szanatórium, IV. 14.—V. 4-ig, II. o., egyéni 4620,— **Balatonfüred,** szanatórium, IV. 2—22-ig III. o., egyéni 4200,— **Balatonfüred,** szanatórium, IV. 9—29-ig, III. o., egyéni 4200.— Ft.

Lakáscsere

Elcserélném Tatabánya-Újváros központjában lévő 2 szoba összkomfortos (57 négyzetméter + 2 erkély) II. emeleti, jól karbantartott tanácsi lakásomat családi okok miatt budapesti tanácsi kisebb lakásra, vagy vízközeli nyaralóra, értékegyeztetéssel, kizárólag MÁV dolgozóval. Érdeklődni lehet: 43-47 vasúti, vagy 122-9223 városi telefonon, munkaidőben.

Elcserélném három-, illetve négyszobás 90 négyzetméteres, szép, világos MÁV-lakásomat, másfél vagy 2 szobás tanácsi lakásra Budapesten, vagy Budapesthez közeli kertes házra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 113-3861 telefonszámon, 10 órától 15 óráig.

Elcserélném egyszobás, komfort nélküli (víz bent van) Budapest X. kerületi MÁV-bérlakásomat, összkomfortos lakásra. Érdeklődni lehet levélben: Simon Attila, Zagyvarékás, Béke u. 8.

Elcserélném budapesti, egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló győri lakásra, MÁV dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 169-7803-as városi telefonszámon.

Elcserélném Gyáli úti 64 négyzetméteres, 2 szobás, gázfűtéses, MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra vagy Budapest környéki ingatlanra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Petneház Erzsébet, Szentendre, Damjanich u. 12/C 2260.

Elcserélném Budapest XV., Kossuth L. utcai 80 négyzetméteres 2 + 2 félszobás, OTP-öröklakásomat, 1 + 2 félszobásra a környéken és egy 1 szobás lakásra bárhol Budapesten, MÁV dolgozóval is. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Baranyiné 46-70/167-es üzemi vagy 132-5046-os városi telefonszámon.

Eladó Üllőn, kétszobás, kétkonyhás, tornácos jellegű, kertes családi ház. Érdeklődni lehet: Zámbori József 01/27-77-es üzemi, vagy a 113-8476-os városi telefonszámon.

Eladó bérleményi joggal 150 négyzetméteres pincehelyiség (víz, villany, telefon) Szövetség u. 28/B. Érdeklődni lehet: telefonon a 117-1934-es számon 8—16 óráig.

Elcserélnénk Miskolctól 10 km-re sajókeresztúri, szolgálati lakásunkat hasonlóra, Kál-Kápolnától Budapestig, vagy Budapesttől legfeljebb 30 km-es körzetben. Érdeklődni lehet: Lukács 01/62-36-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném 62 négyzetméteres MÁV-lakásomat 1 külön bejáratú és 2 egymásbanyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti lakásomat hasonló fokozatú, 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: a 127-3963-as vagy a 164-2536-os telefonszámokon.

Eladó, Budapesttől 29 km-re Tahiban, a Hosszúmező utcában 220 négyszögöl telek, betonalapra épített, kétszintes házzal, vagy budapesti telefonos lakásra cserélhető. Érdeklődni lehet: 142-5151 városi, vagy a 40-40 üzemi telefonszámokon.

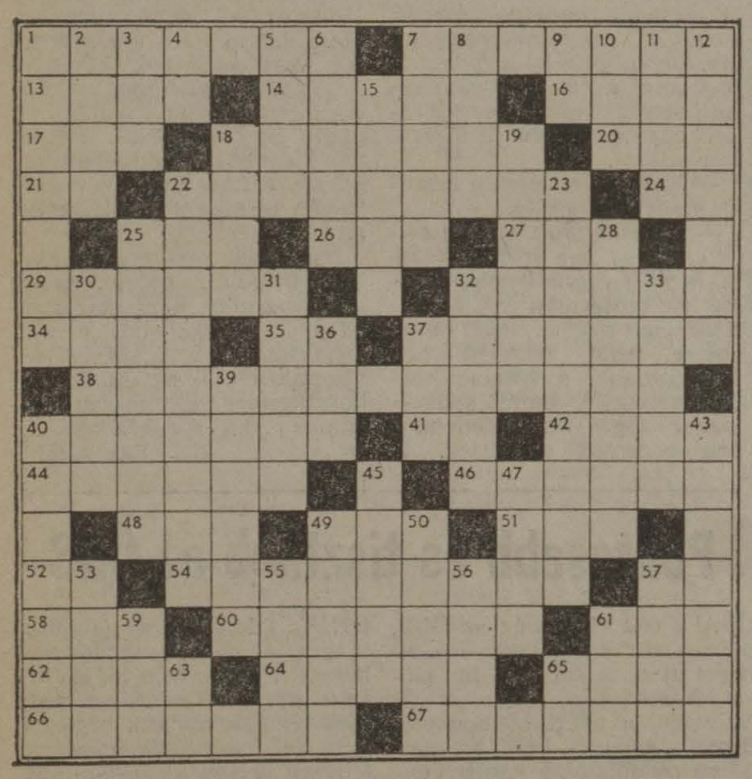
Elcserélném MÁV-dolgozóval balatonfenyvesi, 2 szobás, kertes, komfortos MÁV-lakásom, budapesti lakásra. Nagyobb lakás esetén adhatunk VII. kerületi 2 szoba, komfortos tanácsi lakást is. Érdeklődni lehet egész nap a 149-9702-es városi telefonszámon.

Elcserélném XV., Alkotmány u. 1. I. 6. szám alatti 59 négyzetméteres lakásomat egy hasonló XV. kerületben lévő, megvásárolható MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: 122-0660/127-es melléken, 9—14 óráig, Simónénál.

Elcserélném VI. kerületi, 2 szoba, komfortos, szabad rendelkezésű tanácsi bérlakásomat hasonló MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 117-8664-es telefonszámon.

Elcserélném 25 négyzetméteres, összkomfortos, VIII. kerületi, MÁV-bérlakásomat hasonló vagy komfort nélküli tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 112-2233-as városi telefonszámon.

Megmaradt a tavalyi hó



Vízszintes: 1. A pólussal kapcsolatos. 7. Orvosi szike, bonckés. 13. Folyó Szibériában. 14. Latin jog, eset. 16. Fizimiskája. 17. Szótoldalék. 18. Alsósziléziai város. 20. Lóbetegség. 21. Német viszonyszó. 22. Az olasz színpad rászedett alakja. 24. Római 501. 25. Kis ház. 26. ... Sámuel, magyar király. 27. Hibás hiba. 29. A görög mondában Daidalosz fia. 32. Mennyezeti díszítmény. 34. ... bene! 35. Állati lakás. 37. Iskolai füzet (latin). 39. **Egy földrajzi név.** 40. Mosógépmárka. 41. Így kezdődik a divat. 42. Felirat idegen film végén. 44. Ciprus és Görögország egyesülésének eszméje. 46. Zongora német neve. 48. Kicsodát? 49. Mutatószó. 51. Trikódarab! 52. Zilah szélei. 54. Aranymálinkó. 57. Akta közepe. 58. A Tisza mellékfolyója. 60. Örvendj, örvendezzél (latin). 61. Nyit. 62. Hév, lendület. 64. ... rizmus, egy vallásforma. 65. Az öt nagy tó egyike. 66. Vissza: öhön, krumplistészta. 67. Fuvós agyaghangszer.

Függőleges: 1. Gyertyagyártás alapanyaga. 2. Arab ország. 3. Fahamuoldat is ez. 4. Érték. 5. Picunda része! 6. ....nder, spanyol tartomány. 7. Római diktátor és hadvezér (I. e. 138—78). 8. „Modern" köszönés. 9. Hangtalan lék. 10. Iparos. 11. Vágyakozik. 12. Lekéretem. 15. Gyakori családi név. 18. Hőhér. 19. Latin egység. 22. Gyermekbénulás. 23. Egy közmondás, három szóval. 25. Egykor Latium lakói. 28. Az elütő. 30. .... Kína, valamikor Saigon környéke. 31. Vissza: amerikai katonai műhold. 32. Siklik a havon. 33. ... pásztor, magyar kártyafigura. 36. Régi súlymérték. 37. Azonos betűk. 39. Utánoz. 40. Fehér és indián szülőktől származó utód. 43. Etióp tartomány. 45. Neves hegedűkészítő család. 47. Végtelen liget. 49. Ügynök, közvetítő. 50. Búzát kaszáló. 53. Zoro párja. 55. Spanyol férfinév. 56. Ázsiai ország 57. Testvérgyilkos a Bibliában. 59. Fogoly. 61. Idegen három. 63. Malom szélei. 65. Német ő.

Beküldendő: az ország neve, amelyben a vízszintes 39. található.

Beküldési határidő: március 26.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Nepal.

Könyvutalványt nyertek:
Dancsi Lajos Budapest, Fehérvári út 113. 1119; **Szekeres Ernőné** Hatvan, Radnóti u. 27. 3000; **Kováts Ágnes** Budapest, Hevesi Gy. u. 15. 1157; **Vazula Józsefné** Hajmáskér, Honvéd u. 1. 8192; **Marthy Jánosné** Pécs, Laki István u. 27. 7632.

Tavaszi fesztivál

Az 1981-ben alapított Budapesti Tavaszi Fesztivál a magyar idegenforgalom és a kulturális intézményrendszer legnagyobb közös vállalkozása. Ebben az évről évre emelkedő színvonalú sorozatban részt vesznek a magyar közlekedés közművelődési szervezetei is.

Az idei program ismertetésére a fesztivál és a Múzeumi Sajtókávéház március 2-re a Magyar Nemzeti Galériába hívta meg az újságírókat. A gazdag műsor elsősorban a képző- és a zeneművészetre épül. Az olvasóinkat talán leginkább érdeklő rendezvény színhelye a Közlekedési Múzeum lesz, ahol a „Repülés — szárnyalás" (Közlekedés a művészetben) című nemzetközi kortárs képzőművészeti — díjkiosztással egybekötött — kiállítást március 16-án *Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter nyitja meg. Erről az eseményről lapunk legközelebbi számában adunk részletes tudósítást.

A közlekedéshez közvetlenül kapcsolódó témák közül megemlítjük „Széchenyi István hagyatéka a Magyar Tudományos Akadémián" című bemutatót, amely júniusig tekinthető meg a Budavári Palotában. Ünnepi hangversenyt tart a MÁV Szimfonikus Zenekar Budapesten, és folklórgálával jelentkezik a debreceni MÁV Járműjavító Művelődési Háza.

(H.)

A József Attila Színházzal

Harmincéves a kapcsolat

Három évtizedes múltra tekint vissza a Vasutasok Szakszervezete és a József Attila Színház együttműködése. A kerek évforduló alkalmából a VSz központi rendezvénycsoportja és a színház igazgatósága rendezvénysorozatot szervez. Ennek kiemelkedő eseménye lesz az április 11-én, délelőtt bemutatásra kerülő, Békeffi István—Lajtai Lajos: *„Mesék az írógépről"* című zenés, táncos vígjáték. A darab főbb szerepeit *Galambos Erzsi, Hegyi Barbara, Kocsis Judit, Benkő Gyula* és még számos kitűnő művész alakítja. Jegyek a szakszervezeti bizottságok útján, az igazgatósági székhelyeken működő rendezvényszervező csoportoknál igényelhetők.

A vasút humora

— Halló! Információ? Meg tudná mondani, hogy a Nyugatiból tíz órakor induló vonat mennyi idő alatt ér Nyíregyházára?

— Egy pillanat...

— Köszönöm. Ezzel utazom... — mondja a kérdező és leteszi a telefont.

★

— Hová utazik?

— Mindegy, csak délig odaérjek...

★

— Furcsa... — tűnődik az ablak mellett ülő férfi — Tíz éve, nap mint nap erre utazom, de én azt a sorompót fölnyitva még sohasem láttam...

★

— Hány éves? — kérdezi az orvos az újfelvételest

— Huszonkettő lennék de egy évig beteg voltam.

(Thor—)

Hibaigazítás

Lapunk 3. számának (1992. február 13.) harmadik oldalán a MÁV kollektív szerződésről szóló cikkben — téves jogszabályi értelmezés következtében — az fogalmazódott meg, hogy „a jogszabályi mértékű végkielégítés szja.-mentes, az azon felüli mérték adóköteles jövedelemnek minősül". A helyes szöveg: *Fontos tudnivaló, hogy a végkielégítés teljes összege adóköteles jövedelemnek minősül.*

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Bp. VI., Benczúr u. 41. 1068. Telefon: 122-1891
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—4078 Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. MÁRCIUS 26.

A PUDING PRÓBÁJA...

Terítéken a bértarifarendszer

Reneszánszukat élik — várható megszüntetésük előtt talán már nem is sok idővel — a Munkaügyi Döntőbizottságok. A bértarifarendszer bevezetése, a besorolások átvétele után sok főnökségen — szakszolgálati hovatartozástól függetlenül — többszázas nagyságrendben kezdeményeztek a dolgozók munkaügyi vitát, besorolásukkal szemben.

Vitathatatlan tény, hogy a tarifális bérezést pozitív eredménykent kell értekelni. Nem e rendszer következménye, hogy a bevezetéskor az alapbérek változása 0 és 16 000 Ft között mozog. Ez egyértelműen a régi, jórészt csak szubjektív megítélésen alapuló, bérrendszernek róható fel. A tarifális bérezés igenye éppen a bérek indokolatlanul nagy eltérése miatt fogalmazódott meg. Más kérdés az, hogy akik korábban az átlaghoz képest magasabb bérezésben részesültek, azok számára a tarifális bérfejlesztés kisebb mértékű volt. Külön említést érdemel az a vezetői kör, mely igen nehezen veszi tudomásul, hogy ez a rendszer megszüntette a bérek szubjektív elosztását. Ők általában a tarifarendszernek csak a jelenleg meg fennálló hibáit hangsúlyozzák, kibúvót, kiskapukat keresnek, s ez ügyben találékonyságuk határtalan.

Felelőtlen vállalkozás lenne ma, akárcsak becslessel is, megítélni, hogy a kérelmek mennyi valós és mennyi velt sérelmet fogalmaznak meg. *Azokról az okokról azonban, melyek sok esetben kétségtelenné teszik a kérelem megalapozottságát, feltétlenül említést kell tenni.*

Az eddig alkalmazott, az adott dolgozót minősítő, bérezési rendszert felváltotta egy teljesen új — a munkakort értékelő — rendszer. Ebből következően mindazon főnökségek, üzemek .... stb. dolgozói, ahol a munkaköri tükrök „karbantartása", aktualizálása éveken át elmaradt, vagy nem a valós tevékenységek szerint történt, a tarifális besorolások után azt tapasztalhatták, hogy kissé feje tetejére állt a világ. Megjegyzendő, hogy ez a probléma hangsúlyozottan jelentkezik azoknál a szakszolgálatoknál, ahol nagy létszámú szakmunkás-foglalkoztatás valósul meg, mivel a szakmunkások besorolási rendszerét korunk technikai (műszaki) színvonala régen túlhaladta, így ebben a körben indokolt lenne több munkakor konkrét nevesítése a tarifarendszeren belül, akár átmeneti időszakra is.

A panaszok okai között előkelő helyet foglal el az a szerepzavar, ami a besorolásokat végzők körében tapasztalható. *A szolgálati vezetők — bírálván a tarifarendszert — sok esetben rogyvest végrehajtották az általuk helyesnek tartott korrekciót.* Élve — vélt — jogosítványaikkal, a bértarifa előírásait megszegve, úgy végezték el a besorolásokat, ahogyan az ő értékrendjük diktálta. Előfordult olyan eset is, hogy egy vezető a saját szolgálati főnökségét, attól füg-

(Folytatás a 4. oldalon.)

Jó évet zárt az ÖTA

Az idén háromszoros adózás sújtja az alapot

Közismert, hogy a vasutasszolidaritás 1930 óta működő intézménye, a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap 1957-től 1990 végéig a vasutas-szakszervezet kebelében működött. Sok bírálat illette ezt a történelmi időszakot. Az igazságnak tartozunk azzal a megállapítással, hogy mégis a Vasutasok Szakszervezetének köszönhető ennek a sajátosan vasutasintézménynek a megmentése, a mindent integrálni akaró központi állami törekvésekkel szemben. A társadalmi változások, a szakszervezeti mozgalom megosztottsága, az új társasági törvény szükségessé tették, hogy az ÖTA ismét a saját lábára álljon, és az 1990. évi decemberi kongresszus döntése alapján önálló egyesületként őrizze, illetve vigye tovább a vasutas-összetartozás e nemes hagyományait.

Az első hónapok a szervezeti átalakulás gondjaival teltek el, a cégbírósági bejegyzéstől az eljárási szabályzatok kidolgozásáig, a választott szervek munkarendjének kialakításától a pénzügyi-gazdálkodási tervek elkészítéséig.

Az ÖTA új vezetőségét az a cél vezérelte, hogy a lehetőségek messzemenő kihasználásával, a vasutasok rosszabbodó gazdasági helyzetét szem előtt tartva, igyekezzen az eddigieknél többet nyújtani. Szinte valamennyi intézményes segélynemnél félévtől kezdve növekedtek a juttatások és a nyugdíjas tagoknak nyújtható méltányossági segélyek.

Az első év pénzügyi mérlegének elkészítése után és az 1992-es költségvetés választmányi jóváhagyásra való előterjesztése előtt kötelességünk a mintegy 240 ezres ÖTA-tagság tájékoztatása eredményeinkről és gondjainkról.

Az eredmények felsorolásánál első helyre kívánkozik, hogy a tagság a romló élet- és munkakörülmények dacára, nem lett hűtlen az ÖTA-hoz. A létszám csökkenése elenyésző és a tagdíjbevételek 4,7%-kal, mintegy 8 millió forinttal meghaladták a tervezettet. Kedvezően alakult a pénzeszközök betételhelyezése, a jobb kamatfeltételeket biztosító lehetőségek kiválasztása, s ez 8,7 milliós kamattöbbletet, közel 60 millió bevételt jelentett.

A 7610 forint alatti nyugdíjjal rendelkező tagok közül 2142 részesült szociális gondozásban Balatonfüreden, Hévízen és Vonyarcvashegyen, illetve a késő őszi turnusoknál Balatonfüred helyett Balatonbogláron. *Az özvegyek és alacsony összegű nyugdíjasok méltányossági segélykeretét az inflációt meghaladó mértékben sikerült emelni, a gyógyszersegélyekre a tervezettnél 2 millió forinttal többet fordítottak.*

A szociális támogatás a tervezett közel 34 millióval szemben 37 millió 347 ezer forintot igényelt. Ez a szám önmagában is tükrözi a tagság életfeltételeinek rosszabbodását, hiszen a közel 130 millió 1991-ben kifizetett készpénzsegély intézményesen járt az alapszabályban, illetve az eljárási szabályzatban előírt feltételek fennállása esetén, míg a szociális támogatás kérelemhez kötött formái méltányossági elbírálást igényeltek. A gyógyszerárak ijesztő mértékű emelkedése arra kényszerít bennünket, hogy szorgalmazzuk az arra rászorultaknál a közgyógyellátás igénybevételét, mert az ÖTA pénzügyi keretei nem teszik lehetővé ennek a segélynemnek az intézményesítését.

A dolgozók kórházi ápolási segélye mintegy 3 millió forinttal, a nyugdíjas ÖTA-tagok 15 napi kórházi kezelés után járó 1700 forintra emelt intézményes segélye mintegy 5,5 millió forinttal maradt el a tervezettől. Ha ez egészségügyi helyzetünk egyértelmű javulását tükrözné, ennek meg örülni is lehetne. Félő azonban, hogy a dolgozóknál a munkahely őrzése, az elbocsátástól való félelem, a nyugdíjasoknál meg a kórházi ápolási idő, otthoni orvosi kezeléssel való helyettesítése eredményezi a megtakarítást.

Kevesen vették igénybe az eltartott gyermekek kórházi ápolási segélyét és egyelőre nem került sor a létszámcsökkentés miatt segélyre szorulók ellátására. Bár megtakarítást jelent, mégsem örülhetünk annak, hogy a kelengyesegélyt a vártnál kevesebben vették igénybe és a gyesen lévő kismamák egyszeri segélyezésére is több mint 2 millió forinttal kevesebbet kellett fordítani.

Az ÖTA céltámogatásra 1991-ben valamivel több mint 8 millió forintot fordított a benyújtott pályázatok alapján.

Az ÖTA-iroda ügyviteli költségei a tagdíjbevétel 10%-át tették ki, de ezt a kamatokból fedezték, hiszen a módosított alapszabály szerint a befolyt tagdíjat teljes egészében segélyezésre kell fordítani. A választmány a társadalombiztosítási ügyintézők és számfejtők részére év végén 3,1 millió forint jutalom kifizetését engedélyezte.

Az iroda technikai felszereltsége (számítógépek, fénymásoló, önálló városi telefonvonal) örvendetesen gyarapodott, a segélyek elbíralásához szükséges adatokat már sikerült gépre vinni, de az ÖTA még mindig nem rendelkezik a törzsadatállomány nyilvántartásához szükséges számítógépes programmal.

Összességében az ÖTA jó gazdasági evet zárt. A bevételek és kiadások különbsége 42 millió 469 ezer forint és a befolyt tagdíjakból még 11,6 millió forint var az 1992. évi segélyfejlesztésre.

A jövőt illetően nem ilyen rózsás a helyzet. Az uj adoszabályok háromszoros adózással sújtják az ÖTA-t. A tagok adózott jovedelmükből fizetik a félszázalékos tagdíjat. *Január 1-jétől a kamatok 40%-át (ez több mint 22 millió forint) elviszi az adóhatóság.* Ennél is fájdalmasabb, hogy a kifizetett segélyek is adókötelesek és sokan a felvett intézményes, vagy méltányossági segélyek felvétele alapján válhatnak önadózóvá. Mindez ellenkezik a józan ésszel, de valószínű, hogy a törvény elfogadásakor az ÖTA sajátságos helyzetét nem ismerő pénzügyi szakemberek figyelmét a mi esetünk elkerülte, a képviselők meg a költségvetési egyensúly büvöletében szavazáskor nem is gondoltak a szociális segélyek megadóztatásának szomorú következményeire.

Az illetékesek figyelmét erre az adózási anomáliára felhívtuk és van remény arra, hogy valamilyen megoldást a mentesítésre előbb-utóbb találni fognak.

Mindenesetre az 1992-es költségvetési terv elkészítésénél a megvaltozott körülményekkel számolni kell és a március végén összehívandó 35 tagú választmánynak felelősségteljesen kell dönteni az ez évi felhasználásokról és segélyfejlesztésekről.

Dr. Kun Dezső,
az ÖTA alelnöke

UTAZÁS '92

A LOCOMOTIV TOURIST és a MÁVTOURS ajánlatai

A március 19—22-e között Budapesten, a BNV A pavilonjában megrendezett *„Utazas '92"* kiállításon — az utazási irodák ez evi tavaszi seregszemléjén — a MÁVTOURS és a LOCOMOTIV TOURIST is képviseltette magát.

Hagyomány már, hogy az ünnepélyes megnyitó után a protokollvendégek, a házigazda kiséretében — ezt a tisztet *Kardos Kazmér*, az Országos Idegenforgalmi Hivatal elnöke töltötte be — megtekintik a kiállítást. Megnyitó beszéde után az ő vezetésével kezdődött a szemle. Seta közben a LOCOMOTIV TOURIST pavilonjánál is időztek. Kardos Kázmért és kíséretét *dr. Berényi János*, a GySEV vezérigazgatója köszöntötte, s röviden beszámolt az idegenforgalommal kapcsolatos tevékenységükről.

A vendégek távozása után a vezérigazgató a következőket mondotta:

— *A mi utazási irodánk, jóllehet, már másfél évtizedes múltra tekint vissza, nem tartozik a nagyok közé. Éppen ezért, nagyra értékelem az idegenforgalmi szakemberek látogatását. Ez mindenképpen megtiszteltetés számunkra.*

Ilyenkor, a nyitás utáni első órákban nagy a vendégjárás. *Mosonyi Ilonával*, a LOCOMOTIV TOURIST vezérigazgatójával is csak többszöri próbálkozás után sikerült szót váltani.

— Az idén milyen programokat ajánlanak az utazni szándékozóknak? — érdeklődtem:

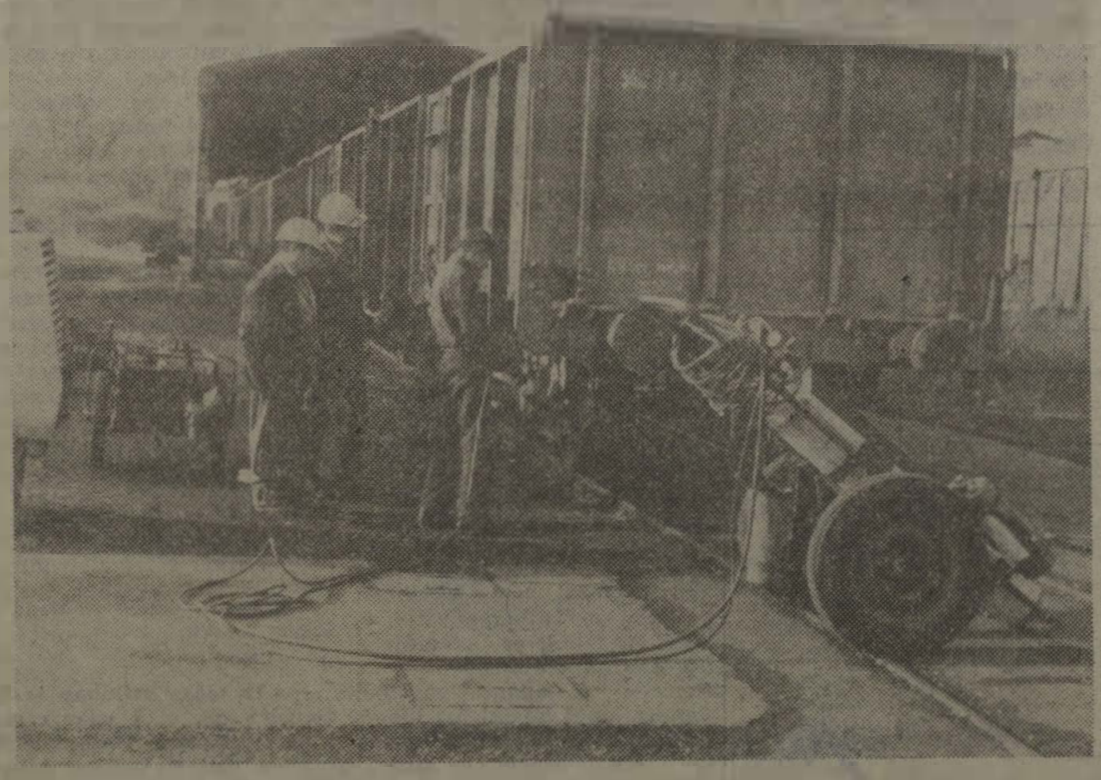
— A hagyományosan szervezett és keresett ausztriai téli és nyári üdülések szervezése mellett olyan egzotikus országokkal is igyekeztünk bővíteni ajánlatunkat, melyek elsősorban az igényesebbek érdeklődésére tarthatnak számot. A hegyvidéki üdülést kedvelőknek Alsó-Ausztriában *St. Corona am Wechsel*, *Payerbach*, Stájerországban *Stanz*, Karintia tartományban *St. Primus* és *Velden*, Salzburg tartományban pedig *Badgastein* és Strobl am

(Folytatás a 4. oldalon.)

Az MSZOSZ felhívása május 1. megünneplésére

Legyen a munkahelyek védelme, a munkanélküliség és az elszegényedés visszaszorítása az 1992. évi május elseje rendezvényeinek fő követelése! Ahogy immár több mint száz éve, ezen a napon, a munkásszolidaritás ünnepén, együtt, közösen lépjünk fel a dolgozók munkához, tisztességes megélhetéséhez való jogáért!

Az MSZOSZ-t alkotó szakszervezetek e gondolat jegyében hívják a munkavállalókat, a munkanélkülieket, a nyugdíjasokat, családtagokat, a dolgozó emberek gondjait magáénak érző valamennyi szervezetet május elsejei gyűléseikre, a budapesti városligeti és a vidéki majálisokra.



A rákosrendezői kocsijavító műhelyben naponta 10-12 vagont javítanak. Képünkön Rohály László és Molnár György lakatosok, valamint Németh Pál hegesztő munka közben (Jurkievicz Tibor felvétele)

Kitüntetések

március 15-e alkalmából

A Magyar Köztársaság elnöke, a miniszterelnök előterjesztésére, nemzeti ünnepünk, március 15-e alkalmából kitüntetéseket adományozott. A kitüntetettek között vasutasok is voltak.

A Magyar Köztársaság Érdemrendjének kiskeresztjét (polgári tagozat) adományozta

Benczédi Mihálynénak, a MÁV gazdasági vezérigazgató-helyettesének, a Magyar Államvasutak gazdasági irányításában kifejtett magas színvonalú munkájáért; *dr. Benkő László* nyugdíjas MÁV-igazgatónak, a közlekedési szakemberek képzésében hosszú időn át végzett magas színvonalú oktatói tevékenységéért, életútja elismeréseként; *dr. Fehérvári Lászlónak*, a Győr-sopron-ebenfurti Vasút Rt. vezérigazgató-helyettesének, a GySEV üzletpolitikájának gazdasági tevékenységének és nemzetközi kapcsolatainak magas színvonalú, eredményes kialakításában való közreműködéséért.

A Vasutasok Szakszervezetének felhívása!

Őrizzük meg a vasútegészségügy önállóságát

Mi, aktív és nyugdíjas vasutasok az egészségügyi rendszerváltás eddig nyilvánosságra hozott elgondolásainak ismeretében veszélyeztetve látjuk a vasutas-egészségügy, illetve a vasutas-betegellátás jövőjét. A jóváhagyás előtt álló kormánytervezet lépéseket helyez kilátásba az önálló vasútegészségügy feszámolására. Egy ilyen intézkedés súlyosan veszélyezteti a vasutasok és családtagjaik hosszú időn keresztül megszokott színvonalú betegellátását.

Mi vasutasok, akik nemzedékeken keresztül nem csekély áldozatot vállaltunk saját egészségügyi intézményeink létrehozásáért és fennmaradásáért, a leghatározottabban követeljük a vasútegészségügyi szolgálat önállóságának és egységének változatlanul hagyását. Az egészségügy átalakításától a szerzett és megőrzött jogaink hatékony érvényesítését, nem pedig azok csorbítását várjuk. Az önállóság megszüntetését célzó törekvések helyett követeljük az 1950-ben megszüntetett pályaorvosi rendszer visszaállítását és a vasutas biztosítottak saját háziorvosi rendszerének ezen keresztül való kiépítését.

Követeléseinknek aláírásunkkal adunk nyomatékot!

A vasútegészségügy a vasutasoké, nem közpréda!

Vasutasok Szakszervezete

Levélváltás egészségügyünk érdekében

Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke március 9-én a következő levelet küldte dr. Surján László népjóléti miniszternek.

Tisztelt Miniszter Úr!

Ön előtt is ismert, hogy a vasúti alkalmazottak a vasút magyarországi megjelenésének kezdeteitől fogva mindenkor intézményesen részesültek a szükséges mértékű egészségügyi gondoskodásban. Ezt az ellátást eleinte maguk a vasúttársaságok, utóbb a Betegsegélyező Egyesület, majd a Vasutas Betegbiztosító Intézet nyújtották.

A vasutasok részére biztosítandó egészségügyi ellátás először az 1876. évi XIV., később az 1891. évi XIV. törvénycikkben nyert szabályozást. *Az idők során létrehozott egészségügyi intézményrendszer döntő részben még ma is a vasút és a vasutasok anyagi áldozatvállalásának eredménye.* Az 1950-ben végrehajtott államosítások ellenére a vasútegészségügy, illetve a vasutas társadalombiztosítás továbbra is viszonylag önálló keretek között működhetett. A vasutasok egészségügyi ellátása ma is a vasutas biztosítottakat igazoló könyv alapján történik.

A társadalombiztosítási reform és az egészségügyi rendszerváltás szektorsemleges ellátást, szabad orvosválasztást helyez kilátásba. E lehetőség alapján a vasutas dolgozók is ragaszkodnak megszokott orvosaikhoz, és igénylik, hogy a korábban megszüntetett pályaorvosi rendszert most újjáélesztve, mint háziorvosi rendszert vehessék igénybe. Ez a szándék teljesen természetes, hiszen a vasutas dolgozók az egészségügyi ellátás valamennyi szintjét (beleértve az alapellátási feladatokat is) ma is szinte teljeskörűen igénybe vehetik a vasútegészségügy keretein belül. Ennek megfelelően célszerű lenne, hogy a vasutas biztosítottak a vasútüzemorvost háziorvosként is választhassák.

A vasútüzemorvosok vállalják a háziorvosok feladatainak és kompetenciájának teljes körű ellátását. Munkáltatásuk pénzügyi feltételei megoldottnak tekinthetők.

Az egészségügy, illetve a társadalombiztosítás jövőjéről 1992. március 4-én a budapesti MÁV-kórházban — az ott működő szakszervezeti testületek rendezésében — államtitkári tájékoztató hangzott el, amely a fentiekben részletezett megoldást nem zárta ki, sőt modellértékűnek minősítette.

Mindezek alapján kérem Miniszter Urat, hogy a most kidolgozandó törvényben, illetve a megjelenő rendeletekben a vasút-egészségügyi szolgálat minden ellátási szinten történő működését, valamint a vasutasok egészségügyi ellátásának a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság általi finanszírozását támogatni, illetve elősegíteni szíveskedjen. Ismereteink szerint a törvénytervezet ez irányú módosítását a felügyeletet ellátó tárca is kezdeményezi.

A vasutasok anyagi és erkölcsi megbecsülése érdekében tett és teendő intézkedések hatásán túl hangulatuk pozitív alakulásának nélkülözhetetlen eleme egészségügyi ellátásuk megmaradása.

Miniszter Úr segítő közreműködését előre is megköszönöm.

Tisztelettel üdvözli:

Papp Pál
elnök

★

Dr. Surján László az alábbi válaszlevelet küldte Papp Pál elnöknek.

Igen Tisztelt Elnök Úr!

Megkaptam március 9-én keltezett levelét, amelyben a vasutasok egészségügyi biztosításáról és a pályaorvosi rendszer újjáélesztéséről szól.

A levélben foglaltakkal teljesen egyetértek elgondolásaik lényegében megfelelnek az egészségügy egészére vonatkozó elképzeléseinknek. A kidolgozás alatt levő rendelettervezetek részben jelen formájukban is elősegítik a pályaorvosi rendszer megvalósítását, részben nincs akadálya annak, hogy azt néhány módosítás révén tovább erősítsék.

Mindez összhangban áll a március 4-én adott államtitkári tájékoztatással, de számomra érthetetlenül ellentétes azzal a felhívással, amely az ön elnökletével működő szakszervezet nevével jelent meg és azt állítja, hogy a kormányzat az önálló vasútegészségügy felszámolására törekszik. *Az ön levele és a felhívás között olyan éles ellentét van, hogy felmerül bennem a gondolat, nem is azonos szervezetről van szó.*

A vasútegészségügy érdekében tett erőfeszítéseit köszönve, további együttműködésre készen köszönti:

Dr. Surján László
népjóléti miniszter

★

Tisztelt Miniszter Úr!

Szakszervezetünk tagsága, a vasutas munkavállalók és nyugdíjasok mély megnyugvással vették tudomásul, hogy a vasútegészségügy jövőjével kapcsolatos korábbi negatív híresztelések megalapozatlannak bizonyultak. *A vasútegészségügy érdekében tett határozott lépésekért, illetve a tömegtájékoztatási eszközökön keresztül nyilvánosságot kapott korrekt tájékoztatásért Miniszter Úr részére köszönetemet fejezem ki.*

A vasutasok ragaszkodását saját egészségügyi intézményeikhez az is fémjelzi, hogy csak a felhívás megjelenését követő első két napon közel 30 ezer aláírás gyűlt össze, amely szám azóta is folyamatosan emelkedik. Tekintettel arra, hogy a felhívásban megfogalmazott célokra, mind a médiákban elhangzott tájékoztatások, mind pedig Miniszter Úr március 12-én kelt levele megnyugtató választ adnak, *az összegyűlt aláírásokat további kezdeményezésekhez nem kívánjuk felhasználni.*

Ezt az alkalmat ragadnám meg, hogy a hivatkozott levél azon megállapítására is reagáljak, amely a felhívás szövege és az általam március 9-én önhöz írt levél mondanivalója közötti különbségre utaljak.

Azon túl, hogy a két írás alapvetően más közeg számára szól, s így jellegük sem lehet azonos, a felhívásban szóvá tett negatívum — annak közzétételekor — a vasutasok viszonylag széles körében ismert volt. Ilyen megközelítésben a szöveg mindenekelőtt azok felelősségét (pontosabban felelőtlenségét) veszi célba, akik a vasútegészségügy önállóságát bármely formában nyilvánosság előtt megkérdőjelezték.

Amennyiben a kormányzati szándék — s a közreadott tájékoztatások egyértelműen erre utalnak — ez utóbbival ellentétes (illetve eredendően is ellentétes volt), úgy *a nyilvánvaló félreértések által okozott kellemetlenségért Miniszter Urat ez úton is megkövetem.*

A vasútegészségügy érdekében történt személyes közbenjárását ismételten megköszönöm. Bízom benne, hogy a levelében jelzett együttműködési készség — amelyet örömmel vettem tudomásul — a továbbiakban is a vasutas dolgozók és nyugdíjasok javát szolgálhatja.

Papp Pál
elnök

★

Ez úton mondunk köszönetet annak a több tízezer vasutasnak és nyugdíjasnak, akik aláírásukkal is támogatták a vasútegészségügy önállóságának megőrzése érdekében tett lépéseinket, kifejezve ezzel ragaszkodásukat saját egészségügyi intézményeinkhez.

Vasutasok Szakszervezete

Ne vacogjanak, nemsokára itt a tavasz
(Szenkovits Viktor rajza)

TALLÓZÓ

A kísérletezés határai

A Magyar Vasutas 1989. szeptemberi számában megjelent cikkei között tallóztunk. Az alábbi két cikk témája ma is aktuális.

Olyan időszakban élünk, amikor a politikai, társadalmi, gazdasági életünknek kevés olyan eleme van, amelyet ne bírálnának a változtatás igényével. Ez az igény — és ez természetes is — nem kerülhette el a szakszervezeteket sem, hiszen az érdekvédelmi, érdek-képviseleti munka előtérbe kerülése, az érdekek integrálódásának kitapinthatóan új vonalai a szakszervezetek szervezeti felépítésének az újraformálását is követelik.

Ebben a folyamatban egyremásra alakultak a különböző önálló-független szakszervezetek, tagozatok és csoportosulások. Kevés olyan ágazati szakszervezet van, amelyben ne történt volna valamilyen struktúramódosítás. A tagság és a tisztségviselők közül sokan úgy érzik, hogy e kevesek közé tartozik a mi szakszervezetünk, hiszen a szervezeti felépítés döntően nem változott az elmúlt időszakban.

Többen felvetik, hogy ennek a látszólagos „megmerevedésnek" mi az oka? Miért nem történt itt is valamiféle strukturaváltás? Mi ismét lemaradunk?

Úgy hiszem, hogy a kérdések felvetése talán jogos, de a látszólagos változatlanság is érthető.

A kérdésfelvetés adódik a jelenlegi közhangulatból, a látványos struktúraváltás elmaradása pedig abból, hogy mi az érdemi változások jelentős részét már évekkel ezelőtt — amikor még nem volt „divat" — végrehajtottuk. Gondoljunk csak a szakmai középszervek létrehozására, az intézőbizottságok, a MÁV-bizottság, szakmai rétegbizottság kialakítására, és egy sor olyan újításra, amelyet a közelmúltban folyamatosan megtettünk.

A mindenáron való változtatás híveinek nem szabad elfelejteni, hogy a szervezeti felépítés a céljaink elérésének csak a kerete. Tehát a szervezeti változásokat aszerint kell értelmezni, hogy azok mennyiben szolgálják a tartalmi munkát. A munka szempontjából teljesen egyértelmű, hogy a tartalomnak szavazzunk elsőbbséget, ne a formának.

Minden olyan változtatás, amely ez utóbbit szolgálja, öncélú, és megközelítőleg sem hozza a várt eredményt. Ellenkezőleg; az állandó újítgatás elvonja az alkotó energiát, a figyelmet a valódi, érdemi munkától.

Az elmúlt években — az állami-gazdasági élet területén — végrehajtott, de végig nem gondolt szervezések, átszervezések „jó például" szolgálhatnak. Az óriási anyagi-szellemi ráfordítások ellenére értékelhető „haszon" nem volt. E kérdéskörnek azonban van egy másik oldala is: a jobb munkát elősegítő lépéseket nem szabad „csak" szervezetinek tekinteni, hiszen egy-egy ilyen lépéselmaradás súlyos működési nehézségekhez vezethet. *Nem szabad tehát a stabilitást sem mereven értelmezni, ezért szakszervezetünk vezető testületei nyitottak minden „alulról" jövő kezdeményezésre.*

Mindenki előtt világos, hogy ha a megújítást időben nem hajtjuk végre, később meg „improvizálunk", a szakszervezeti mozgalom súlyos helyzetbe kerülhet.

Remélhetőleg, ebbe az indokolt, és a tartalmi változásokat elősegítő kategóriába tartozik a pécsi középirányító szervezetnél megalakuló Területi Titkári Tanács, illetve az Operatív Területi Intézőbizottság, valamint a Szakszolgálati Érdekegyeztető Tagozat.

Ezek a testületek a szakszolgálati képviselet hatékonyabb megjelenítése érdekében a tagság szándéka alapján és annak közreműködésével kísérleti jelleggel jönnek létre. Fő célkitűzés, hogy ebben a szervezeti keretben a tagság jobban érezze biztosítottnak sajátos érdekeinek kifejezését és érvényesítésének lehetőségét. Olyan struktúra kialakítására törekednek, amelynek keretében külön-külön is feltárhatók az egyes „szakmák" legfontosabb érdekei. (Meg kell említeni, hogy az eddigi erőfeszítéseink is egy „rétegérzékenyebb" szakszervezeti munkára irányultak.)

A lehetőség adott lesz, félő, hogy egy-egy szakszolgálati ág között az egymás iránti türelem hiányát nem pótolhat egy új szervezeti forma. A vé. vagy valós szembenállás nem szerelhető le egyszerű különválással.

A Vasutasok Szakszervezete XII. kongresszusáig a működés során szerzett tapasztalatok alapján lehet majd érdemi, kísérleti jelleggel megszüntető döntést hozni, avagy új „formulák" kialakításán gondolkodni.

Nem szabad túlértékelni a stabilitást, mégis úgy gondolom, hogy a mozgalomnak viszonylagos stabilitásra van szüksége. A kísérletezéseknek is határt kell szabni, s a kísérleti, „félüzemi" tevékenység után gyakorlati, érdemi munkára van szükség. Csak olyan átgondolt szervezeti lépéseket tehetünk, amelyek a szervezeti mozgalmat alkalmassá teszik a feladatok és a tagságtól kapott megbízatások eredményes végrehajtására.

Szelei Ferenc

OLASZ TAPASZTALAT

A vasutat érdemes fejleszteni

A közelmúltban szakszervezetünk vendége volt az Olasz Közlekedési Szervezet (UIL Transport) főtitkára, *Giancarlo Aiazzi* és *Carlo Berti* nemzetközi felelős. Elutazásuk előtt beszélgettünk vendégeinkkel szakszervezeti törekvéseikről, programjaikról, itt szerzett tapasztalataikról.

— Olvasóink viszonylag keveset tudnak az önök szakszervezetéről, törekvéseikről, programjaikról. Mi most az Olasz Közlekedési Szakszervezet legfontosabb teendője?

— Olaszországban a vasúti közlekedés nagy változások előtt áll — válaszolja a főtitkár. — Lényeges fejlesztések, új technológiák bevezetése van napirenden. Ennek természetes velejárója a létszámcsökkentés. Mi arra törekszünk, hogy minél kevesebb dolgozó maradjon munka nélkül. Ennek az a feltétele, hogy új munkalehetőségeket teremtsünk, új beruházásokba kezdjünk.

Az elkövetkező öt esztendőben 40 ezer milliárd líra értékű beruházást akarunk megvalósítani, amely elsősorban a vasúti teherszállítás modernizálását szolgálja. Olaszországban az áruknak csak tíz százalékát szállítjuk vasúton. Mi ezt az arányt szeretnénk megváltoztatni. A vasút — mint az köztudott — kevésbé szennyezi a környezetet, mint a közúti járművek.

— A fejlesztés, átszervezés miatt hány vasutast bocsátanak el, és hogyan próbál segíteni a szakszervezet?

— Öt év alatt negyvenezer vasutas veszíti el munkahelyét. A jelenlegi 210 ezres létszám tehát 170 ezerre apad. Meg kell jegyezni, hogy régebben az olasz vasút állami vállalatként üzemelt, és vezetője a közlekedési miniszter volt. Nemrég az állami vasútból változatlanul állami tulajdonú, de gazdasági társulást hoztak létre, s vezetésével egy tapasztalt menedzsert bíztak meg. A fölöslegessé váló negyvenezer vasutas sorsát figyelemmel kísérjük. Egy részük előbb nyugdíjba mehet, a fiatalabbakat pedig átképzés után más államigazgatási területre irányítjuk.

— A két szakszervezet között korábban is volt kapcsolat, ez azonban csak a nemzetközi fórumok találkozóira korlátozódott. Ebben az évben szakszervezetünk főtitkára részt vett az önök kongresszusán, most pedig nálunk szerezhettek tapasztalatokat. Hogyan képzelik el a kapcsolatok fejlesztésének a jövőjét?

— Az eddigi kapcsolatok elsősorban a barátságra és a rokonszenvre épültek — veszi át a szót *Carlo Berti* nemzetközi felelős. — Természetesen politikai céljaink is vannak. Mint az köztudott, 1992-re a nyugat-európai határok megszűnnek. *Mi nem szeretnénk, ha ez a folyamat megállna,* azt akarjuk, hogy a kelet-európai országokkal is szorosabb legyen a kapcsolat. Reméljük, hogy ehhez Magyarország és Jugoszlávia nyújtja majd a legnagyobb segítséget.

A közlekedés elsősorban gazdasági tevékenység. A mi szakszervezetünk szeretne ezen túllépni és társadalmi összefogásra, szolidaritásra építve elérni a környezet hatékonyabb védelmét, javítani a munka biztonságát. *A környezetkímélő közlekedésé a jövő, ezért a vasutat érdemes fejleszteni.* Napjainkban a piac törvényei uralkodnak, a gazdaságosság a fontos. A vasút is csak akkor lehet eredményes, ha gazdaságos, ha olcsóbban és gyorsabban szállít, mint például más konkurens vállalat. Éppen ezért az új technológiákra nem mondhatunk nemet csak azért, hogy védjük a foglalkoztatottságot. Arra törekszünk, hogy a fejlesztések mellett segítsük a munkanélküliség gondjainak megoldását is.

— Az olasz sajtóban is bizonyára sok cikk jelenik meg a magyarországi változásokról. Milyen benyomásokkal távoznak hazánkból?

— Az olasz sajtóban valóban sokat olvashatunk a magyarországi helyzetről. Az a kép alakult ki bennünk, hogy az ország komoly gazdasági nehézségekkel küzd. Ennek az oka az ország eladósodása. *Írtak arról is a lapok, hogy Magyarország a világháború után nagy területeket veszített.* Amikor idejöttünk, vártuk, hogy találkozunk a gazdasági nehézségek jeleivel, de mi virágzó fővárost, jól öltözött embereket láttunk. Vidéken is hasonlókat tapasztaltunk. A kép tehát pozitívabb, mint amit a lapok írásai alapján képzeltünk, és ennek őszintén örülünk.

Végezetül egy javaslatot szeretnénk tenni a magyar vasutasoknak. Nálunk a szakszervezeti munkát nehezíti, hogy szakadásokra került sor a szervezeten belül, különböző csoportosulások jöttek létre. *Mi arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy a vasutasszakszervezet tagjai törekedjenek az egységre, közös erővel lépjenek fel, ne pedig egymás törekvéseit hatástalanítsák.*

K. S.

Vendégszereplés

Záhonyban él és működik a 70 tagot számláló vasutas nyugdíjasklub, melynek vezetői elhatározták, hogy tapasztalataikat átadják más kluboknak. Így bevételhez is juthatnak, ami nélkülözhetetlen a fennmaradásukhoz.

Ez év március 7-én Tornyospálca nagyközségben voltak és meghívták a két klubot záhonyi vendégszereplésre a záhonyi művelődési házba.

E nemes gesztust — mármint a segítségnyújtás bármilyen formáját — egy Budapesten élő arany szívű nyugdíjas honfitársunktól, *Horváth Józsi* bácsitól vettük át, aki időnként anyagi hozzájárulással egyengeti utunkat, s akinek ezúton is hálás köszönetünket fejezzük ki.

Iszlay László
klubelnök

VISSZHANG

A vasút és az állam kapcsolata

Nagy érdeklődéssel és rokonszenvvel olvastam *Gaál István* cikkét a Magyar Vasutas 3. számában, mert magam is vasútpárti vagyok. Nemcsak azért, mert több évtizeden át ettem a vasút kenyerét, hanem mert meggyőződésem, hogy a vasút nemcsak a jelen, hanem még inkább a jövő kontinentális közlekedésének leghatékonyabb eszköze.

Világviszonylatban a vasút reneszánszának vagyunk tanúi. Elmúltak azok a hibás közlekedéspolitikai koncepciók, amelyek a vasútvonalak megszüntetésével és a forgalomnak a közúti közlekedésre áthárításával kívánták a megmaradó hálózat racionalizálását megvalósítani. Az ipari forradalom, ami a gőzvontatást lehetővé tette, a közlekedés terén egy új világot teremtett. Most ismét a tudományos világ, egy újabb forradalmi változást hozott létre, amikor a gépek nemcsak az emberek fizikai munkájának átvételét, hanem a kibernetika, automatika, számítástechnika útján a dolgozók szellemi munkájának egy részét is átveszik.

A vasút, amely zárt rendszerben közlekedik, egyetlen közlekedési ág, amely mindezt a tudományos eredményt közvetlenül hasznosítani tudja. Műszaki szempontból mindez korlátlan lehetőséget biztosít, amikor szinte terepasztalon lehet különböző forgalmi szituációkat kikísérletezni és korlátlan lehetőség nyílik, hogy mindezt a gyakorlatba is átvigyék.

Ma már annak sincs elméleti akadálya, hogy egy küldeményt amikor feladnak, pontosan meg lehessen mondani — figyelembe véve a csatlakozást —, hogy az mikor fog a rendeltetési helyére érkezni. A vasút kereskedelmi szolgálata szempontjából is mindinkább tért hódít a számítástechnika. Nemcsak a küldemények elszámolását és számlázását végzi el, hanem tért hódít az elektronikus fuvarlevél, ami szükségtelenné teszi a külön kocsimegrendelést, okmányok kitöltését, kocsifelírást, vonatjegyzéket stb.

Ezek mellett a vasút környezetszennyezése utaskm-re vetítve 8,3×, átkm-re vetítve 30× kevesebb, az energiafelhasználásban pedig utaskmben 3,5×, átkm-ben 8,7× kedvezőbb a közúti közlekedésnél. A zárt rendszerű közlekedés következtében a balesetveszély 24× kedvezőbb a gépjármű-közlekedésnél.

A felsorolt előnyök és lehetőségek szükségessé teszik, hogy a vasút megfelelő fejlesztése és európai színvonalra emelése minél előbb megvalósuljon. A cél ismert, de annak eléréséhez pénz, sok pénz kell.

Szegény ország vagyunk. Az államnak — sajnos — még a közlekedés fejlesztésénél is égetőbb problémái vannak: munkanélküliség, menekültügy, oktatás, egészségügy stb. Mikor lesz az állam abban a helyzetben, hogy a termelés és kereskedelem, de minden állampolgár életét érintő infrastruktúrát kellő szintre emelje?

Ezeknek a tényeknek az ismeretében bizonytalan vagyok abban, hogy a pályaköltségek az államra hárítása megoldhatja-e a gondokat. Jól hangzik az az érvelés, hogy a többi közlekedési ágakhoz hasonlóan (közút, vízi út), ennek is az állam legyen a gazdája. De hogyan van ez a közútnál és a hajózásnál?

A közút fejlesztésére és fenntartására — elsősorban az állami utakra — működik az útalap. Ebbe a kalapba bekerül az üzemanyagárba beépített összeg (benzinnél 5,20 Ft/liter, gázolajnál előreláthatólag 5,00 Ft/l). Ide kerül a gépjárműadó tetemes része (kapnak belőle az önkormányzatok is), kiegészítik a különböző úthasználati díjak és bírságok stb. Lényegében ez azt jelenti, hogy az állam a saját zsebéből közvetlenül nem támogatja az útalapot. Vagyis a közutak építése és fenntartása az azt használók pénzéből történik.

Az útépítésnél tág lehetőség kínálkozik a koncesszióba adáshoz, ami idegen tőkét von be, de ennek a megtérülése nagyrészt az autósokat terhelő további autópálya-használati díjból fedezhető.

A hajózás állami támogatása a vízi út biztosítása érdekében az utóbbi években igen csekély volt. Az OVH keretében a vízügyi szolgálat végeztette ezeket a munkákat, és a meder biztosítását szolgáló folyamkotrás kavicshozama, a költségeket jelentősen csökkentette.

Lényeges azonban, hogy nagy a különbség a közút (vízi út) és a vasúti pálya között, mert a közutat és vízi utat mindenki használhatja, míg a vasúti pálya egyetlen használója a vasút. Ebből következik, hogyha a kormánynak az az álláspontja, hogy az út építését és fenntartását az azt használónak kell fedeznie, akkor a pályahasználati díjban egyedül a vasútnak kellene megfizetnie az állam által finanszírozott összeget, vagyis a vasút semmivel nem kerülne kedvezőbb helyzetbe, mint jelenleg van. A vasút fejlesztésének további módja lehet a hitelfelvétel, ezt pedig törleszteni és a kamatokkal tetézve kell visszafizetni. *Ha pedig a vasút használatának menetdíját és fuvarköltségét emelné megfelelő mértékre a tárca, akkor ez közvetlenül és közvetve — az árucikkek drágulása folytán — az állampolgárok teherviselését növelné.*

Tudom, nem helyes, egy kalap alá venni az utasokat és a fuvaroztatókat, mert a személyközlekedés költségtöbbletét szociálpolitikai szempontból a vasút az önköltsége alapján nem állapíthatja meg, itt az állam nem vonhatja ki magát a költségtérítés alól, de ez nem vonható azonos körbe a pályaépítéssel és -karbantartással, annak ellenére, hogy ugyanazt a pályát használja mindkét szolgáltatás.

A pályaépítés és -fenntartás koncesszióba adása a vasútnál csak igen szűk körben érvényesülhet, alapvetően a gazdasági vasutaknál, amelyek helyi érdeket szolgálnak. Egyébként is a gazdasági vasutakat célszerű lenne a helyi önkormányzatok gondozásába adni, hasonlóan a helyi közlekedéshez.

A cikk szerint a pályahálózat magában foglalja a pályát, a vágányhálózatot, áramellátó berendezéseket, műtárgyakat, biztosító berendezést és az épületek egy részét. Mindezeknek paramétereit a vasút határozza meg, mert az üzemeltetés, a forgalom irányítását és lebonyolítását szolgálja. A vasúti pálya és az üzemeltetés annyira szerves egységet képez, hogy ezek szétválasztása, a gondozás más kézbe adása a pálya vonatkozásában igen erőltetett. Lényegében csupán arra szolgál, hogy az állam felelőssége jobban kidomborodjék, és ne hagyja magára a vasúti közlekedést.

Jelenleg a magyar vasút igen elhanyagolt állapotban van, ezen mindenképpen változtatni kell. Az Európához való közeledésnek ez nélkülözhetetlen feltétele. Alapvető kérdés, hogy az ehhez szükséges anyagi eszközöket hogyan lehet biztosítani. Önmagában az, hogy a pályaépítés és -fenntartás gondjait az államra hárítjuk, az alapvető kérdést nem oldja meg.

Milyen forrásokra lehet támaszkodni?

Első és alapvető feladat, a tranzitútvonalak korszerű átépítése és korszerűsítése, mert ez biztosítja a vasút jelentős bevételét, és nélkülözhetetlen az európai vasutakhoz való csatlakozáshoz.

Ennek a feladatnak a pénzügyi megoldása is meghaladja az ország jelenlegi pénzügyi kereteit. Itt van az államnak meghatározó szerepe, hogy ezt a kölcsönt megszerezze, és a törlesztés, valamint kamatok gondját magára vállalja.

Az más kérdés, hogy ennek terheit — a már meglévő adósságállomány mellett — hogyan bírja a költségvetés elviselni. Nyilvánvaló, hogy az adóterhek és más állami bevételek képezhetik a törlesztés alapját. Csak példaképpen említem a két német vasút egy szintre hozásának gondját, ahol a gazdaságilag erős állam tudja finanszírozni ezt a terhet, de ott is az állampolgárok nadrágszíjszorításával. A közlekedés és ezen belül a vasút — mint infrastruktúra —, kihat az ország termelési, kereskedelmi és minden állampolgár életére, ezért az áldozat szükségszerűen a későbbi életszínvonal emelését szolgálja.

A források között nem hanyagolható el a vasút bevételének alakulása. A menetdíjak és fuvardíjak emelése — minthogy maximált árkategóriába tartoznak belföldi forgalomban —, ezért az államnak itt is megvan a szabályozó szerepe, ami a személyközlekedésnél különösen jelentős díjmérséklést és a dotáció fenntartását teszi szükségessé. A közforgalmú vasút belföldi szállítási díjait fel lehetne oldani a maximált áras formából, és szabad árassá tenni, mert a fuvarozási kényszer feloldása mellett ez tenné egyelőre partnerré az árufuvarozási piacon, és biztosíthatná az esélyegyenlőséget. *A vasúti díjak emelése mindenképpen életszínvonalat érintő kérdés,* mert az árufuvarozás emelt díja a termékek árában is megjelenik, és ez inflációt emelő tényező.

A másik forrás — és ez sem hanyagolható el —, a vasúton belüli racionalizálás. A gazdasági vasutakat — mint neve is mutatja — a helyi gazdaságoknak kell átadni. Elsősorban a nagyobb mezőgazdasági üzemek, helyi önkormányzatok jöhetnek szóba, de lehetőség van privatizálásra vagy koncesszióba adásra is.

A gyakorlati élet beigazolta, hogy az ún. kisforgalmú vasútvonalak megszüntetése sok esetben erőltetett volt, és nem hozta meg a kívánt eredményt. Ezeken a vonalakon a vonali önköltség az átlagoshoz képest igen magas, és ha szabad áras lesz a belföldi áruszállítás díja, ezeknél lehetőség van arra, hogy a vonali önköltséghez igazodó fuvardíjat vegyenek alapul a közúti továbbítás díjához igazodóan. És ha a piaci versenyben a vasút lemarad, a forgalom automatikusan a közútra vándorol át, akkor lehet gondolkodni azon, hogy azt a vonalat megszüntessék.

További lehetőséget ígér, ha az áruforgalmat lebonyolító állomások számát fokozatosan korlátozzák. A hazai 7408 kmes normál nyomtávú építési hossz minden 10 km-ére esik egy áruforgalomra megnyitott állomás. Ez indokolt lehetett a vasútvonal megépítésének idejében, mikor mindent kézi erővel rakta ki és be a kocsiból, de most — és főleg a jövőben — a rakodás gépesítése lehet csak a megfelelő mód, és nem tételezhető fel, hogy ezt ebben a kis országban több mint 700 állomáson biztosítani lehet.

A vasúti árufuvarozás természetes része a be- és kirakás. Ezt a műveletet a vasútnak elő kell segítenie, tehát az állomásokat a gépi rakodáshoz alkalmassá kell tenni. Mindebből az következik, hogy ún. körzeti állomásokat kell kijelölni, és a többiek rovására megfelelő berendezésekkel, esetleg rakodógépekkel felszerelni, ami természetesen maga után vonja, hogy az erre nem kellően alkalmas állomások forgalma magától mérséklődik, később pedig elhal, mert a fuvaroztatók a kellően felszerelt állomásokra fogják küldeményeiket irányítani, ahol a rakodáshoz minden lehetőség kellően biztosítva van, még akkor is, ha ez esetleg nagyobb közúti fel-, illetve elfuvarozási többlettel járna.

Ezek bekövetkezése után az állomások áruforgalmát be kell szüntetni, ami szintén számottevő anyagi és alkalmazotti megtakarítással jár.

A vasútnál a kereskedelmi szemléletet kell megerősíteni, és a fuvarozás mellett minél több mellékszolgáltatás elvállalását lehetővé tenni, mert ezek számottevő bevételt biztosítanak.

Mindezeken túl még számos lehetőség van a vasúton belül a költségek csökkentésére és a bevételek növelésére. Részletes és számszerűsíthető racionalizálási programot kellene a vasútnak kidolgozni, annak érdekében, hogy a belső erőforrásokat feltárja, és ezzel is hozzájáruljon a vasút ma már nem halasztható fejlesztéséhez.

Dr. Papp Endre

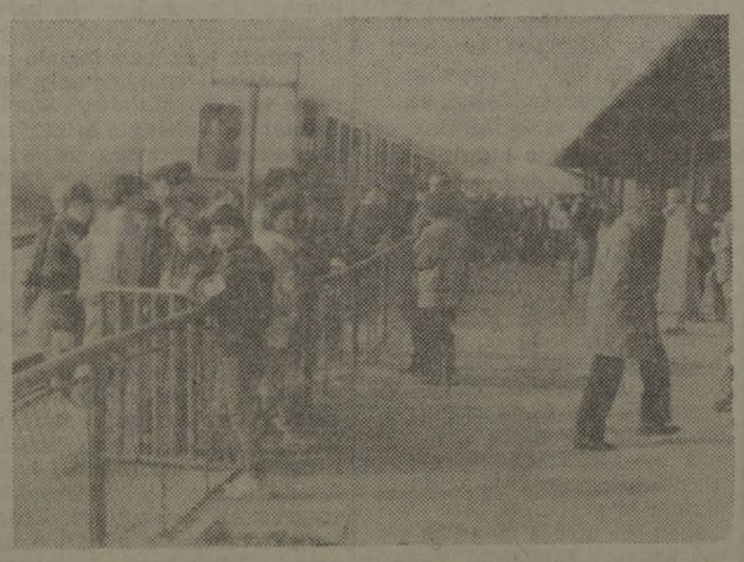
A személyszállító vonatokon

Szigorították az ellenőrzést, többletbevételhez jutottak

A szombathelyi igazgatóság területén, különösen az utóbbi hónapokban sok gondot okoznak a berendezések, a vasúti kocsik rongálói, s a jegy nélkül vagy érvénytelen jeggyel utazók. A jegyvizsgálók mind gyakrabban találkoznak a kedvezményes igazolványok jogtalan igénybevételével vagy lejárt igazolványok, menetjegyek meghamisításával. Ezért az igazgatóság vezetői, a megelőzés és a bliccelők kiszűrése érdekében intézkedtek, hogy több jegyvizsgáló dolgozzon, és a vizsgáló főkalauzok is gyakrabban ellenőrizzenek a vonatokon.

Az intézkedés nyomán sokat javult a helyzet, és a vasút is több bevételhez jutott. Januárban például, a tavalyihoz képest a vonatokon kiadott jegyek, pótdíjak, illetve büntetések összege 350 ezer forint volt. Ez az összeg februárban, több mint a duplájára, 700 ezer forintra emelkedett.

(sz. jakab)



A kora tavaszi kellemes időben sokan ellátogatnak a Széchenyi-hegyi gyermekvasútra
(Jurkievicz Tibor felvétele)

Választásvárás

Torgyán József bejelentése előtt is volt valami irracionális várakozás a levegőben. Mintha nem két év, hanem csak néhány hónap lenne hátra a következő választásokig. Sokan azt mondták, megindult a felkészülés a következő kampányra. Ezt jelzik a Fidesz kongresszusán elhangzott beszédek, az MSZP árnyékkormányáról szóló hírek. Többnyire azok beszéltek, akik nincsenek cselekvő helyzetben — mégis több volt ez, mint a tömegkommunikáció szenzációgépezetének járatása. A politizáló közvéleményben együtt él a hatalmon való osztozkodás boldog mámora a csalódottság, a kiábrándultság érzésével.

Mintha a pártok többsége nem tudna mit kezdeni a két kampány közötti időszakkal. Mintha a kampányzajt tekintenék a közélet normális állapotának, s nem a két választás közötti aprómunkát. Az is érzékelhető, mintha a politikáról gondolkodók jó része, főként az ellenzéki oldalon, úgy gondolná: lehetne még egyszer, megokosodva, az elmúlt csaknem két esztendő tanulságait levonva tiszta lappal kezdeni.

Pedig nem lehet. Valószínű, hogy nem lesz idő előtti választás. A racionális érvek többsége Torgyán József robbantása ellenére is a választások előrehozása ellen szól. Az MDF és a KDNP vezérkara valószínűleg mindent megtesz azért, hogy valamiféle pártot szervezzen a kisgazda harminchármak mögé. Noha Torgyán József sokkal attraktívabb politikus mint Boross Imre, a Nemzeti Kisgazdapárt kiválása és politikai marginalizálódása azt jelzi, hogy a személyes hatalmi ambíciók mögé a szélsőjobboldalon sem könnyű tömegbázist toborozni. Úgy gondolom, a kormánykoalíció megoldja a leckét, s fenntartja hatalmát a választási ciklus lejártáig.

Azon persze érdemes elgondolkodni, mekkora ára lesz ennek. Tény ugyanis, hogy Torgyán József akciója után mind a harminchármak, mind a KDNP képviselőcsoportja az eddigieknél jóval nagyobb árat kérhet a lojális voksolásért. Ez azzal járhat, hogy a törvények még kiegyensúlyozatlanabbak lesznek, nem szakmai, hanem politikai alkukat tükröznek. Torgyán József ellenzékbe vonulása véleményem szerint tovább javítja az MDF szélsőséges populista jobbszárnyának esélyeit a kormánykoalíción belül. Érdemes eltűnődni azon, ebben a helyzetben Antall József talán mégis a centrum számára próbált támaszt keresni Tölgyessynél, s ami utána történt, az a liberális ellenzék öngólja volt.

A kormánykoalíciónak, ha a Torgyán József kivonulásával keletkezett kisebb válságot megoldja, nem igazán érdeke a választásokat előrehozni. Lendületben vannak, hogy a társadalom legfontosabb alrendszereiben mindenütt átvegyék a hatalmat, és megszilárdítsák pozícióikat. Az ellenzéki pártok mindegyikének is korai lenne a választás. A Fidesz népszerűsége jórészt még mindig érzelmeken alapul, s nem egy alternatív program meggyőző racionalizmusán. Az MSZP-nek szüksége van még időre, hogy végképp megszabaduljon az utódpártiság bélyegétől. A szabaddemokraták most vannak válságuk mélypontján. Az MDF és a KDNP hatalmon belül van, de nem elég népszerűek ahhoz, hogy mostani hatalmi helyzetüket egy kétéves meghosszabbítás kedvéért érdemes volna kockáztatniuk.

Az ellenzék kritikája ma többnyire kimerül abban, hogy elmondják, leírják: az MDF új pártállami rendszert épít ki az országban. Láthatja bárki, aki figyelemmel kíséri a politikai eseményeket. Ha azonban valaki győzni akar a majdani választásokon, azt kell felmérnie, hogy hol tart az épülő állampárti rendszer 1994 tavaszára. Azt kell megmondania, hogyan akarja folytatni, ha elnyeri a kormányzás jogát. De akkor már nem az 1990-es helyzetet kell folytatni, fölszedve egy romba dőlt építmény nyilvánvalóan nem teherbíró alapjait, hanem vagy tovább építeni egy rosszul tervezettnek ítélt, de félig már kész épületet, vagy megindokolni a társadalomnak, hogy miért kell ezeket az alapokat is újra fölszedni.

A kormány — bármilyen ellentmondásos hatásokkal is — nagyjából már tisztázta, mit akar. Az ellenzéknek viszont elvileg is tisztáznia kellene viszonyát a leglényegesebb kérdésekhez, beleértve az ellenzéki pártok együttműködésének lehetőségét. Mindezt nem azon a primitív, demagógiától terhes színvonalon, hogy felejt-e az indián, hogy megbocsátják-e az MSZP-nek pártállami elődeit, egyes vezetőinek hatalomátmentési kísérleteit, hanem annak tisztázásával, hogy a liberális politikai erők mennyiben képesek együttműködni egy szociáldemokrata baloldallal — azon túlmenően, hogy egyikük sem nézi jó szemmel a nemzeti jobboldal gátlástalan hatalomkoncepcióját. Át kellene gondolni, hogy itt, Közép-Európában, ahol a vállalkozó polgárt az állam csinálja, egzisztenciálisan független, és ezáltal szabad értelmiségi pedig alig van, milyen legyen a liberalizmus viszonya a munkavállalókhoz. Ha erre nem lesz válasz, akkor mindazok, akik az MDF kezéből kapják a tőkét vagy a fizetést, az MDF-re fognak szavazni. A fejlett, sikeres társadalmakban is erős a nemzeti érzés, Európa perifériáján azonban nem könnyű tudatosítani, hogy boldogabb régiókban a társadalom nemzetközileg elismert gazdasági és kulturális teljesítménye a forrása a nemzeti érzésnek, és nem e teljesítmények hiányát igyekeznek elfedni vagy pótolni vele.

Hatalmas, megszólítatlan tömegek vannak ma az országban. A mostani illuzórikus választásvárás arra is figyelmeztet, hogy az állampolgárok jó része csak utólag jött rá: nem vették elég komolyan a választásokat. Azok sem, akik távol maradtak, kirekesztve magukat a döntésből, és azok sem, akik érzelmi alapon, a hangerő nagysága szerint választottak. Át kell élniük, hogy meg nem gondolt és vissza nem vonható döntésük nyomán tucatnyi ember klikkje újra rátelepedhet egy-egy önkormányzatra, egy pártelit és klienseinek hada az egész országra. Ha az emberek úgy érzik, hogy szavazatukkal befolyásolhatják a saját sorsukat, akkor nem maradnak otthon. De ha nem lesz világos, hogy a mostani ellenzék mit akar kezdeni az MDF Magyarország-torzójával, a munkavállaló és a munkáltató kiéleződő konfliktusával, ha a nemzeti érzést nem lesz képes egy nemzetközileg versenyképes pragmatizmus szolgálatába állítani, hanem megint mindenki érzelmi alapon akarja megnyerni a választókat; akkor szétszóródnak a szavazatok, s még kicsinyebb tételekben folyik a marakodás az első diktátor megjelenéséig.

Szabadon választottunk. Olyan az önkormányzatunk, olyan a parlamentünk és olyan a kormányunk, amilyet megérdemlünk. Ennek tanulságait még nem emésztettük meg — ezért is korai a választásváró illúziók, és pótcselekvés minden éretlen kampányszólam.

Tanács István

Az állomásfőnök álmodta meg

A vasutasközség nagy ünnepe

Már-már arra gondoltunk, hogy lekéstük az ünnepséget, amikor lekászálódtunk a személyről, amely röpke másfél óra alatt „röpített" bennünket a fővárosból Újszászra.

Láttuk ugyanis, hogy egy szálfatermetű, joviális vasutas matat az emlékművet sejtető oszlopot takaró fehér lepedőn. Aztán az állomásfőnök úr — mert hiszen ő volt az — megnyugtatott bennünket, hogy nem maradtunk le semmiről. Csupán a megyei lap fotósának „leplezte le" időnek előtte az újszászi állomás legfrissebb büszkeségét.

Mindeközben nagy pelyhekben hullt a hó — talán, hogy így tegye még emlékezetesebbé március idusát. Persze a boldog állomásfőnök, *Varga Ákos* azt sem bánta volna, ha apró cigánypurdék potyognak az égből.

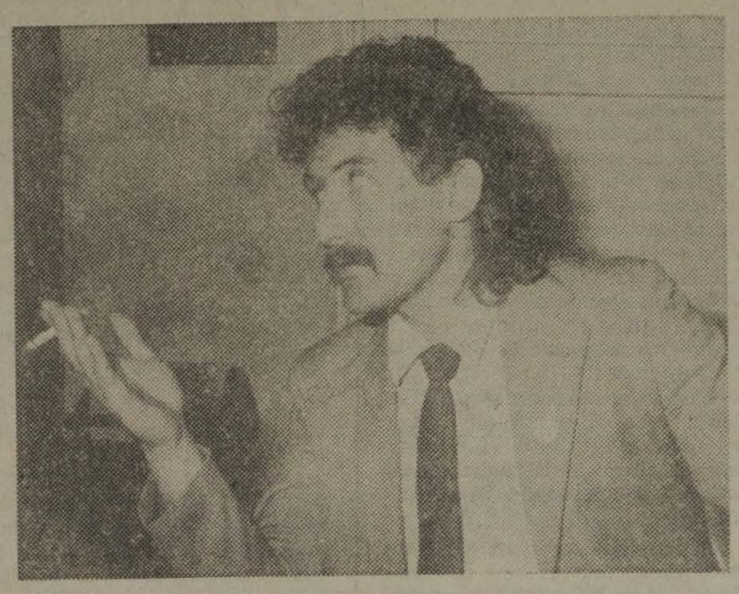
— *A szó szoros értelmében egy dédelgetett álmom vált valóra* — meséli a nem mindennapi történetet *Varga Ákos*. — Tavaly tavasszal egy vasúttörténeti könyvet bújva jöttem rá, hogy a rákos—újszászi vonalat éppen 110 éve, 1882-ben adták át. Éjszaka nehezen tudtam csak elaludni, s akkor álmodtam meg a szimbolikus vasúti emlékművet. A

Az avatás egyik résztvevője

három magasba törő sínszál Újszász vasúti elágazásait fejezi ki Budapest, Hatvan és Vámosgyörk irányába. Külön örömünkre szolgál, hogy éppen március 15-én leplezhetjük le.

Az állomásfőnök úr a lelkemre kötötte, feltétlenül említsem meg, hogy az emlékmű egy lelkes kis kollektíva önfeláldozó munkájának az eredménye. Az állomás dolgozói mellett — akik e jeles alkalomra újrafestették az állomás padjait, kerítését — nagyban besegített az újszászi gépesített mozgó pályamesteri szakasz csapata, *Török István* irányításával, aztán *Oláh Mihály* szolnoki építésvezető, *Molnár Károly*, művezető, *Nagy László*, a helyi téesz elnöke, no és végül, de nem utolsósorban *Juhász Jenő* újszászi polgár, aki markolójával állította be a helyére a három sínszálat.

Varga Ákos 1991. július 1-je óta állomásfőnök Újszászon, pontosabban újra ő itt az első vasutas. Ugyanis 1980 és



Balcer Miklós szb-titkár

'85 között már ebben a funkcióban ténykedett, majd Szolnokra került állomásfőnökhelyettesnek, később pedig Rákosrendezőre gazdasági üzemfőnöknek.

— Megmondom őszintén, nem szívesen jöttem vissza, mert ez az állomás nagyon el volt hanyagolva — mondja az állomásfőnök —, de végül is az igazgatóság addig kapacitálta a dolgot, amíg kötélnek álltam.

Azt már *Balcer Miklós*, az szb-titkár súgja meg, amikor a főnök magunkra hagy néhány percre bennünket, hogy a dolgozók hívták vissza *Varga Ákost*.

— *Olyasmi aligha fordult elő még a vasút történetében* — avat be a szimpatikus fiatalember —, *hogy az emberek aláírásokat gyűjtöttek, s petícióval „bombázták" az igazgatóságot.*

— A főnök mindenkivel korrekt, a régi „maggal" sem kivételezik. Megköveteli a fegyelmet, de a dolgozók ügyes-bajos dolgát is szívén viseli — teszi hozzá *Juhász Istvánné* raktárnok, aki tizenhét éve van az állomáson.

Persze a szubjektív, személyes érdekeken túl egyéb oka is volt, hogy *Varga Ákost* az igazgatóság visszahelyezte.

— Az őt időben váltó két állomásfőnök képtelen volt összehangolni a társaságot, a fegyelemmel is bajok voltak — válaszolja kérdésemre *Herbák József*, a debreceni igazgatóság vonalbiztosa. Az ő tisztje lesz az emlékmű leleplezése.

Azt is megtudjuk *Balcer Miklóstól*, hogy Újszász egy valóságos vasutasközség. A hétezres településen közel ezer MÁV-dolgozó él. A legtöbben a szolnoki vontatásnál dolgoznak, de sok mozdonyvezető jár Pestre is.

— Előfordul, hogy az itt áthaladó vonatokon egytől egyig idevalósiak adják a szolgálatot. Itt még sokan vasutasnak tartják magukat, nem pedig MÁV-alkalmazottnak...

Itt is ötven-hatvan százalékkal csökkent a kereskedelmi forgalom, a tíz évvel ezelőttihez képest óriási a visszaesés.

— A hetvenes évek vége, nyolcvanas évek eleje, azok voltak a szép idők — meditál *Juhászné*, a raktárnok. — Négy-öt órás tolatások voltak, 100—120 vonat haladt át a tizenkét órás szolgálat alatt. De ha lassan is, mégiscsak van elmozdulás — folytatja. — A '92-es évben, márciusig annyi fel- és leadásunk volt már, mint tavaly egész évben. A környező téeszek passzívabbak, de az alakuló káefték egyre-másra rendelik a kocsikat. Korábban a jászsági gazdaságok, téeszek itt rakodtak Újszászon. Majd megpróbáljuk őket újra visszacsalogatni.

A legjobban most az új bértarifarendszer foglalkoztatja az embereket.

— *Kissé csalódottak vagyunk, mert nem tud kellően differenciálni, a helyi sajátosságokra nincs tekintettel* — kommentálja a rendeletet az állomásfőnök. — Gyömrő vagy Maglód a besorolás szerint ugyanolyan harmadik csoportba tartozó állomás, mint mi. Ha, teszem azt, a váltókezelők tevékenységét hasonlítjuk össze, egyből kiütközik az állomások közötti különbség. Maglódon vagy Gyömrőn a váltókezelő tényked ése korántsem a váltókezelést jelenti. Ott a váltókezelő látja el az állomástakarító vagy a málházói munkakört, ami azért nem annyira megerőltető. Nálunk viszont Siemens vonóvezetékes biztosítóberendezés van. Itt a váltókezelő kizárólag csak a vonatforgalomban vesz részt, ami fizikailag lényegesen jobban igénybe veszi, hiszen például a Vámosgyörk felől beálló vonatnak nyolc-tíz váltót is be kell állítani. Ilyenkor egyenként 50—60 kilót kell megmozgatnia. Máshol pedig csak „átszaladnak" a vonatok.

Újszászon az érdekvédelem egyedüli letéteményese a VSZ, bár az elmúlt egy hónapban az addigi százszázalékos szervezettség közel a felére csökkent.

— *Amióta a segélyeket is megadóztatják, egyre többen elfordulnak tőlünk. Nem a szakszervezettel van bajuk, hanem a népnyúzó adótörvénnyel, ami már a segélyeket sem kíméli. Kizárólag a temetési segély élvez adómentességet* — magyarázza a drasztikus csökkenés okát *Balcer Miklós*.

Persze a szakszervezetek elsődleges dolga nem a segélyezés, hanem a bérek olyan színvonalú biztosítása, hogy a dolgozó ne szoruljon segélyre.

Még mielőtt belemerülnénk a kormány szapulásába, az állomásfőnök úr figyelmeztet bennünket, ideje indulni, kezdődik az ünnepség.

Végszóra érkezik a nagyközség polgármesternője, *Nagyné dr. Szelmák Erika*. A polgármester asszony mindkét szülője vasutas volt.

Ahogy felhangzik a Himnusz, méltóságteljes csönd telepszik az újszászi állomásra. Nemcsak az ünnepség -részt vevői, de a vonatot váró utasok is vigyázzba merevedve tisztelegnek az 1848-as forradalom és szabadságharc emlékének, no meg a magasba szökő három jubileumi sínszálnak.

(Tódor)
(Fotó: Tüttő Tibor)

Indulhat a személyvonat

Terítéken a bértarifarendszer

(Folytatás az 1. oldalról.)

gően, hogy mely beosztottjáról volt szó, mind a négy lehetséges kategóriába besorolta. — Az viszont, hogy a saját személyét illetően is a IV. csoportot alkalmazza, bizonyára az ötlet szintjén sem fogalmazódott meg. Nem vitatható, hogy az elfogadott és bevezetett tarifarendszer (egyelőre) nem hibátlan. Az is tény azonban, hogy a bértarifarendszer a MÁV Értesítőben közzétett hatályos utasítás, ily módon előírásai, azok korrekciója, ill. módosítása, azok joga és feladata, akik — közösen — alkották.

A további okok elemzése helyett érdemes áttekinteni, mi most a teendője a dolgozónak, a szakszervezetnek. Az a dolgozó, aki úgy véli, hogy a besorolási szabályokat helytelenül alkalmazták vele szemben, *forduljon „kérelemmel" a munkahelye szerint illetékes Munkaügyi Döntőbizottsághoz* — haladéktalanul, mivel közeleg a jogorvoslati lehetőséghez kapcsolódó határidő letelte. Az alapszervezetek jogosultak betekinteni főnökségük (munkahelyük) besorolási táblájába. Az erre vonatkozó rendelkezést a munkaügyi szervek a vezérigazgatóságtól március 12-én megkapták. Ahol a panaszok (kérelmek) száma magas, célszerű egyeztető fórum létrehozása, szakértők bevonásával, hogy a vitás eseteket minél gyorsabban el lehessen bírálni. Ez munkáltatói, s egyben alapvető munkavállalói érdek is.

Szakszervezetünk — a közelmúltban tartott fórumokon és az alapszervezeti titkárok továbbképző tanfolyamain elhangzott kérdések, panaszok, információk, valamint igen nagyszámú egyéni megkeresés alapján, a felvetett problémákat csoportosítva, folyamatos kapcsolatot tart fenn — vezetői és szakértői szinten egyaránt — a MÁV Vezérigazgatóság illetékeseivel. Azokról az esetekről, melyek végleges megoldást nyernek, későbbi lapszámainkban részletes tájékoztatást adunk. Tarifamódosításra — várhatóan — 1992. második féléve előtt nem kerül sor, de a hiánypótlással, illetve hibajavítással kapcsolatos javaslatainkat addig is érvényesíteni fogjuk. Ezen túlmenően már most megállapítható, hogy szükséges a tarifarendszer 3. és 4. mellékletében megfogalmazott képzettségi feltételek újbóli átvizsgálása, ill. módosítása. Középszervi titkáraink 1992. III. 27-ig összegyűjtik (név szerinti felsorolással), hogy mely területen hány dolgozót ért keresetveszteség a műszakpótlék mértékének csökkenése következtében (a havi kötelező munkaidőt alapul véve), ezt követően ezt a problémát a konkrét adatok birtokában tudjuk kezelni.

Szakszervezetünk a MÁV Kollektív Szerződésnek módosítására tárgyalásokat kezdett a MÁV Humánpolitikai Főosztályával (írásban) négy tárgykörben (végkielégítés, vágánygépkocsi-vezetők és utazó takarítók kilométerdíjazása, részmunkaidő szabályozása, egyenruha-ellátás szabályai), valamint kezdeményezte a KSZ Végrehajtási Utasításának mielőbbi megalkotását, ill. kiadását.

A közelmúltban megkezdődött az 1992. évi MÁV KSZ a helyi függelékeinek elkészítése. Előfordult olyan eset, hogy helyi függeléki szabályozás nélkül alkalmaztak több munkahelyen osztott munkaidejű munkarendet. Ez a kollektív szerződés egyértelmű megszegése. Volt olyan munkahely, ahol a helyi függelék tervezete az alkalmazni kívánt munkarendet, a munkaidő kezdetét, végét, a munkaköri szünet időtartamát egyáltalán nem tartalmazta.

Információink szerint nem mindenki előtt világos az osztott munkaidő fogalma. Ennek lényege, hogy minimum 4, maximum 6 óra időtartamra szolgálatmegszakítást jelent, mely idő alatt a munkavállalót munkavégzési kötelezettség nem terheli, ez idő alatt nem állítható szolgálatba. *Nem tévesztendő össze a készenléttel!* — Ahol ilyet tapasztaltunk, a helytelen gyakorlat megszüntetésére a felügyeletet ellátó szakszolgálati vezetést kértük fel.

Igen sokan kértek információt a korengedményes nyugdíjazás témakörében, e kérdéskörre következő lapszámunkban térünk ki, tekintettel arra, hogy e téma kapcsán (a végkielégítéssel összekapcsolva) KSZ módosítási javaslatot tettünk, ily módon tájékoztatásunk ennek eredményét is figyelembe véve lehet csak teljes.

Lapzártakor nem fejeződtek még be a tárgyalások az Üzemviteli Szakági Függelék tárgyában, így annak tartalmát is csak következő lapszámunkban tudjuk közölni.

Orosz Péter

A LOCOMOTIV TOURIST és a MÁVTOURS ajánlatai

(Folytatás az 1. oldalról.)

Wolfgang see helységeket ajánlom. Ezek a hegyek övezte festői szépségű települések alkalmasak pihenésre, kirándulásra, sportolásra. S ami manapság nem utolsó szempont, az árak sem megfizethetetlenek. Tengerparti nyaralást Olaszországban a Lido di Comacchióba, és a Ligmaro Sabbiadoróba, Görögországban a Chalkidiki-félszigeten, Spanyolországban pedig Callelában szervezünk.

— Mit ajánlanak az igényesebb, anyagilag tehetősebb hazánkfiainak?

— *Afrikában az Elefántcsontpartra, Marokkóban a királyvárosok, Rabat, Fes, Marrakech és Meknes megtekintését, Sri Lankában tengerparti üdülésre szervezünk túrákat, hogy csak néhányat említsek.*

Természetesen a LOCOMOTIV TOURIST az 1992. évi programfüzetében az említetteknél jóval több külföldi utazási és egyéb ajánlattal áll az érdeklődők rendelkezésére.

A MÁVTOURS pavilonjában, az iroda két vezetőjével, *Scheili Zsolt* igazgatóval és *Véha Zsuzsa* kereskedelmi igazgató-helyettessel beszélgettem. Örömmel újságolták, hogy a sok külföldi és hazai ajánlatot tartalmazó programfüzetükön kívül is szerveznek utakat.

— Az elmúlt évhez képest újdonságnak számít a Benelux államokba tervezett körutazás, *Amszterdam, Brüsszel* megtekintése, a Svédországot és Dániát magában foglaló út, a kis északi körút, amely három várost, *Malmőt, Stockholmot* és *Helsinkit* érinti. Izgalmasnak ígérkezik az északi sarkkör városába, a finnországi *Rovaniemibe* meghirdetett út. Ez a város Helsinkitől 500 km-re északra fekszik, s ahol a fehér éjszakák a természet csodája — sorolja a többségében vonatos utakat Véha Zsuzsa.

— *Szervezés alatt álló programjaink közül elsősorban a londoni csillagtúrát emelném ki* — vette át a szót Scheili Zsolt. — *Ez azt jelenti, hogy Londonból vidéki városokba szervezünk kirándulást.* Érdekesnek ígérkezik a három éjszaka *Párizsban, Rómában, Athénban és Isztambulban* címmel tervezés alatt álló program is.

Szerepelnek a MÁVTOURS programjában körutazások: Yachton a görög szigetvilágban, Firenze—Sanmarino—Ravenna, külföldi tengerparti üdülés Spanyolországban, Olaszországban, Törökországban és Görögországban.

Slágerajánlataik közül *Japánt, Tunéziát, New Yorkot* és *Ciprust* említhetnénk. Ezek az utak pénzes embereknek valók.

A MÁVTOURS azokra is gondol, akiknek szerény jövedelmükből csak belföldi üdülésre, kikapcsolódásra futja. *Lehet választani a hegyvidéki, a vízparti és a gyógyüdülők között, teljes ellátással vagy önellátóként.* Ezeknél a programoknál az utazás egyénileg történik. Így a vasutasok jól hasznosíthatják szabadidejüket.

Búcsúzóul a két vezető külön is felhívta a figyelmemet, hogy ne felejtsem el megírni: *vasutasoknak, egyénileg és csoportosan utazóknak, igény szerint programokat is szerveznek.*

Visi Ferenc

Nem volt hibás a baleset sérültje

Több évtizedes munkavédelmi hivatásom gyakorlása során több ezer üzemi baleset vizsgálatában vettem részt. A vizsgálatok lezárása elvétve végződött azzal a megállapítással, hogy a sérült a baleset előidézéséért nem hibáztatható. Éppen ezért ért meglepetésként a Budapesti MÁV Igazgatóság balesetvizsgáló bizottságának R. I. alvázlakatos súlyos balesetének vizsgálati megállapításai végkövetkeztetése a hibáztatás megítélésében, amely így hangzik: „... *a balesetvizsgáló bizottság megítélése szerint a baleset bekövetkezéséhez a sérült vétkes magatartással nem járult hozzá*".

Hogyan is következett be R. I. alvázlakatos balesete, amelynek következtében jobb szemét elvesztette. R. I. a Budapest—Keleti Gépészeti Főnökség kocsiszolgálati telepén február 2-án 6.20 órakor jelentkezett munkára. Három társával egy vasúti személykocsi részlegvizsgájának munkáihoz osztották be. A kocsit egy aknás vágányra állították. Ezen a vágányon az emelő akadályozta volna a teljes munka elvégzését. Néhány műveletet itt elvégeztek a járművön és utána átállították egy másik vágányra.

Itt kezdte meg a munkát R. I. Forgóváz-kialakítás nyolcadik csapnál lévő kerék belső tuskópárját kellett kicserélni. Forgóváz-kialakítás miatt a felső féktuskó cseréje bonyolult feladat. E műveletek elvégzése után a biztosítófület próbálta kimozdítani. Eközben látta, hogy az ék alsó kiálló éle rossz irányban görbül, ezért visszahajlította és így próbálta kiütni az éket.

Az egyik ütésnél a vágó az ék széléről lecsúszott és a jobb szemének vágódott. *A sérülés olyan súlyos volt, hogy jobb szemét orvosi műtéttel megmenteni nem lehetett.* A balesetvizsgáló bizottság e súlyos baleset okait, körülményeit szakszerűen, következetesen tárta fel, annak érdekében, hogy hasonló balesetek a jövőben ne ismétlődhessenek meg. A bizottság fontosabb megállapításai a következők: az előző féktuskócserénél deformált éket kalapáltak be a szerkezetbe, ezért R. I.-nek a szabályostól eltérő módon kellett az éket kiütni. Mivel az ékek gyártási hibák miatt nem csereszabatosak, s ezért beszerelés előtt az ékeket összepróbálják és meleg eljárással beszabályozzák.

Hogy ki követte el a mulasztást az előző cserénél? Ennek a megállapítását a MÁV nyilvántartási rendszere nem teszi lehetővé.!

R. I. alvázlakatos mások mulasztása miatt elvesztette egyik szemét. A mulasztó ismeretlen maradt. A 48 éves lakatos nagy árat fizetett azért, hogy nem csereszabatos alkatrészek kerülnek a szerelőkhöz.

Pásku Jenő

Mennyi legyen a lakhatási költség?

A kormány lakáspolitikai koncepciója, majd törvénytervezete még ebben az évben az Országgyűlés elé kerül. A Magyar Nyugdíjas Egyesületek Országos Szövetségének elnöksége szükségesnek tartja, hogy az állami felelősségvállalás és az állami garanciák kérdéseiben előzetes állásfoglalást alakítson ki. Teszi ezt annak reményében, hogy megállapításai mind a koncepcióban, mind a törvénytervezetben figyelembe vehetők, érvényesíthetők.

Az állami költségvetés természetes törekvése, hogy saját kiadásait csökkentse, a finanszírozási feladatokat leadja. Ez a lakáspolitikában éppen úgy nem megy, mint az egészségügyben és a közoktatásban. Nincs olyan közösség, olyan elkülönített pénzügyi alap, amely ezeket a feladatokat a hozzá tartozó pénz nélkül át tudná vállalni.

Az állam felelőssége

Az állam azzal, hogy a volt tanácsi bérlakásokat a helyi önkormányzatok tulajdonába adta, nem szabadult meg a felújítási elmaradásokban megtestesülő „állandósságtól". *Hiába kerülnek át a terhek a helyi önkormányzatokhoz, ha azoknak sincs erre pénzük.* Nem lehet a település kötelezően ellátandó feladata az ottani lakosok lakásgondjainak megoldása — legfeljebb akkor, ha a polgármesteri hivatal 10-15 évre előre tudja, hogy milyen mértékű lesz a normatív állami támogatás, és nagyjából mekkora helyi bevételt várhat. Ugyanez áll a helyi önkormányzatnak az alapfokú intézményekkel, és a műszaki infrastruktúrával kapcsolatos kötelezettségeire.

Az államnak a lakásellátásban szükséges felelősség- és tehervállalását nehezíti, hogy hazánkban nemcsak lakásválság van, hanem oktatási, egészségügyi, infrastrukturális, környezeti és megélhetési válság is. *A nyugdíjasok egyre növekvő hányada nem éri el a létminimumhoz szükséges jövedelemminimumot.* A régi nyugdíjasok nyugdíjának halmozott értékvesztése százmilliárdokra rúg. Ezért is fontos a lakáskoncepció kialakításakor az állami funkciók közötti érdekegyeztetés, sorolás, a prioritás meghatározása.

Az állam kötelessége védeni a lakásbérlőket a szertelen lakbéremelésekkel szemben, garantálni a lakásbérlők jóhiszeműen szerzett jogait, ésszerűen korlátozni a bérháztulajdonosok és bérházkezelők bérlőkiválasztási és -felmondási jogát. *Támogatási rendszerrel kell elérni annak az elvnek az érvényesülését, hogy a komplex lakhatási költségek ne haladhassák meg a mindenkori nettó családi jövedelem 30 százalékát.*

A lakhatási költség lakbéren kívüli összetevőinek drágítását (villany, gáz, meleg víz, tüzelőanyag stb.) csak a lakáságazatért, illetve a közjólétért felelős központi főhatósággal egyeztetve lehessen végrehajtani. Jogszabályi garancia szükséges ahhoz, hogy a helyi önkormányzat a lakbérbevételt és a bérlakások eladásából származó bevételt csak a lakásellátás javítására fordíthassa.

Utólag ne legyen vitatható, hogy aki bérlakását megvette, áron alul vette-e meg vagy sem. Abból kell kiindulni, hogy a bérlő a lakását „lakottan" vette meg, és az eddigi ráfizetéses üzemeltetés terhét is magára vállalta. A lakáshozam alapján számított „vagyonértéke" a vétel időpontjában negatív volt.

Létminimum és lakásminimum

Jogszabályi garancia szükséges, nehogy a helyi önkormányzat a saját bérlakásukat megvett családokra, illetve lakásukra különadót vessen ki abból az indokból, illetve azon a címen, hogy a lakásvétel áron alul történt, s ebből a családnak a jelenlegi adófilozófia szerint jövedelme származott. Ilyen adó kivetése utólagos egyoldalú szerződésmódosításnak minősül, tehát jogellenes.

Elvileg és távlatilag helyes követelmény, hogy a lakás nagysága és minősége a lakást szerző, illetve használó család jövedelemszintjével legyen arányos. Rövid távon és a konkrét gyakorlatban azonban csak abból lehet kiindulni, hogy a lakásminimum a létminimum egyik eleme: *a lakásnagyságnak függnie kell a család létszámától és összetételétől is.* Olyan „igazság" nem létezik, hogy egy öt-hat tagú család egy szoba-konyhás lakásban éljen, mert csak erre van pénze.

A piaci lakásárakat, illetve lakbéreket megfizetni nem tudó rétegek legalább egy évtizedig a társadalom többségét jelentik. *A lakbérek „liberalizálása" a családok többségét tenné kiszolgáltatottá, „rászorulttá".* A bérlakást igénybe vevő, illetve saját lakást építő-vevő magánháztartások deficitjét sem az állam, sem a helyi önkormányzat nem tudná átvállalni. A lakhatási költségek szertelen növekedésének hatására a magasan létminimum feletti jövedelmű családok is a létminimum alá kerülnének.

A vállalkozói és a munkajövedelmek növekedésének további differenciálódása olyan helyzet felé visz, amelyben mind több család önalapúan képes lesz megoldani lakásgondját. Ezt a helyzetet azonban nem szabad kivetíteni az egész társadalomra. A családok többségénél már ma sem az a gond, hogyan jutnak lakáshoz, hanem az, hogy a lakhatással kapcsolatos folyamatos kiadások hogyan férnek bele jövedelmükbe, kiadási szerkezetükbe.

Rendelet helyett törvényt

Az „árlehetetlenülés" — az önfinanszírozó lakhatási költségek és az elviselhető lakhatási költségek közötti áthidalhatatlan szakadék — nemcsak a lakásszerzésnél, hanem a lakáshasználatnál is fennáll. A koncepciónak arra is felelnie kell, miképp lehet ezt kitölteni.

A lakbérek jelentős emelése az érintett családok számára elviselhetetlen. A jelenlegi bérlőket — különösen a nyugdíjas és a többgyermekes családokat — meg kell védeni a túlzott lakbéremelésekkel szemben. A helyi önkormányzatok ebből származó kárát csak a központi költségvetés tudja kiegyenlíteni. Szükséges kimondani, hogy az önkormányzatok rendelkezési jogainak korlátozása, az ebből származó káruk megtérítése alapvető szociális követelmény. *Még sok éven át kormányzati feladat a lakbér felső határának differenciált és évenkénti meghatározása, a lakásbérlők jóhiszeműen szerzett jogainak kormányzati szintű garantálása, a bérbe adó bérlőválasztási jogának korlátozása.*

Nem elfogadható az olyan megoldás, hogy a lakáspolitikában, a lakásgazdálkodásban, a lakhatással kapcsolatos támogatásokban bekövetkező változásokat a kormány pusztán egy válságkezelő programban rögzítse és rendeletekben szabályozza. Minden lényeges kérdést lakástörvényben kell megválaszolni. Nem elég, ha a lakástörvény csak a legáltalánosabb keretfeltételeket rögzíti, hiszen a lakosságot nem a *„keretfeltételek"*, hanem a konkrét mértékek érdeklik. Érdeksérelem esetén nem tudnának az érintettek törvényre hivatkozni, csupán néhány rendeletre, végrehajtási utasításra.

A rendelet köztudottan olyan szabályozás, amely éppen arra nem kötelező, aki azt hozta; módja van bármikor megváltoztatni saját hatáskörében — törvényi felhatalmazás alapján és az Országgyűlést kikerülve. Ha valahol szükség van törvényi garanciákra és jogmeghatározásokra, ez éppen a lakásszerzés, a lakástulajdon és a lakásbérlet területe.

A lakástörvényben kell rögzíteni a lakásbérleti jogviszony keletkezésének és megszűnésének feltételeit, elfogadható okait, a bérbeadó és a bérlő jogait, kötelezettségeit, a lakbér felső határának évenkénti kiszámítási és meghatározási módját. Az állami költségvetésben kell keretet biztosítani a szociálisan hátrányos helyzetű családok által lakott bérlakásállomány működtetésére és mindazon családok lakbértámogatására, amelyeknél a komplex lakhatási költségek a nettó jövedelem 30 százalékát meghaladják.

Dr. Pirityi Ottó

Vasúti rendőrőrs Debrecenben

Évente több mint 30 millió forint kárt okoznak a bűnözők a debreceni MÁV-igazgatóság területén. Csaknem egy éve már, hogy korábban a zsebesek „paradicsomának" számító debreceni Nagyállomáson állandó rendőri felügyeletet biztosít a rendőrkapitányság.

A tapasztalatok igen kedvezőek, a zsebesek gyakorlatilag teljesen eltűntek, rend és fegyelem van az állomáson. Ennek következtében a megyei rendőrfőkapitány, *Papp Imre* úgy döntött, állandó vasúti rendőrőrsöt hoznak létre Debrecenben. A rendőrőrs feladata Hajdú-Bihar területén elősegíteni a vasúti bűnözés megelőzését, és az elkövetett bűncselekmények (dézsmálások, lopások) felderítését.

A cukorgyár nem kockáztat

A múlt esztendőt nem jegyzik majd a cukorrépa-termelők nagy éveként. Mire elérkezett a betakarítás ideje, sok helyen megtagadták a répa átvételét. Ezért aztán néhány megyében az önköltség csökkentésének sajátosan egyszerű módját választották, neki sem fogtak a cukorrépa fölszedésének.

Nagy Ferenctől, Ercsi megbízott állomásfőnökétől tudom, hogy a helyi gyárban napi kétezer tonna cukorrépa földolgozását ütemezték be, ehelyett rendre 2300 tonnát raktak ki naponta.

— Ekkora forgalom megdolgoztatja az állomás vasutasait is...

— *Kampányidőben rengeteg a munka. Az idei szezonban körülbelül tizenegyezer kocsit kellett beállítani kirakásra.* Erre az állomás létszáma nem lett volna elég, ezért a többéves gyakorlatnak megfelelően nyugdíjas vasutasokat alkalmaztunk, akiket tulajdonképpen a cukorgyár „bérelt".

— A cukorrépával arányos-e a vasúton elszállított cukor és egyéb termékek mennyisége?

— A melléktermékeket, mint a melasz vagy a répaszelet, még csak-csak vasúti kocsikban szállítja el, de a cukrot szinte kizárólag exportrendeltetéssel bízzák ránk. Belföldre nem kockáztat a gyár, mivel a sok helyen rendezett kocsik esetében nincs garancia arra, hogy az áru dézsmálás nélkül célhoz ér. A másik ok pedig az, hogy a rendelkezésünkre álló kocsik nem mindig felelnek meg műszaki szempontból. Szögek állnak ki a padlóból az oldalfalakból, szakadnak a zsákok, szóródik az áru, megy a vita, ki a felelős. Pereskedni persze lehet, de ezt az utat igyekeznek elkerülni, megoldják a kérdést a maguk módján, teherautóval fuvaroznak...

A SZEGEDI UTASELLÁTÓNÁL SZABÁLY:

Kedvébe járni a vendégnek

Tizenkettőre ugrott az óra mutatója, amikor beléptem Szegeden az Utasellátó állomáséttermébe. Ami az első pillanatban megragad: ízlésesen megterített asztalok, vázában virág. Így várják az ebédelni betérőket. Az étterem asztalainak fele máris foglalt, sok az ismerős vasutas.

— *Jól megy az üzlet?* — érdeklődöm az elém siető üzletvezetőtől, *Molnár Erzsébettől.*

— Kissé megtévesztő ez a kép. Igaz, naponta közel hatvan előfizetéses ebédet szolgálunk föl, de sajnos megint emelni kellett az előfizetéses menük árát 7,30-cal. Ez rontja az üzletet.

— Kik járnak ide?

— *Főleg postások és vasutasok a vendégeink.* Ez utóbbiak, függetlenül attól, hogy az állomáson is van üzemi konyha, minket választottak. Úgy ítélték meg, hogy az itteni ebéd finomabb és valamivel olcsóbb is. Mi igyekszünk a kedvükbe járni. Hetente 3-4 alkalommal vagy egy szelet süteményt vagy salátát adunk az ebédhez. Hogy vendégeink elégedettek, az *Ferencsik Gyula* konyhafőnöknek köszönhető, aki nemcsak jól főz, hanem gazdaságosan is.

— Akkor nincs ok a panaszra?

— Hát nem ennyire rózsás az életünk. Nehéz anyagi helyzetben vannak az emberek, *egyre kevesebben engedhetik meg maguknak, hogy étteremben fogyasszanak.* A tavalyi esztendőt a bázishoz viszonyítva 1 millió 418 ezer forint lemaradással zártuk. Ennek több oka is volt: egyrészt a jelentős áremelkedés, másrészt a szomszédos jugoszláv helyzet, amely a ki- és beutazók számát nagyban csökkentette. S így kevesebb volt az étel- italfogyasztás. A forgalom csökkenése nemcsak az étteremben, hanem a többi eladási helyünkön, a söntésben, a várótermi büfében és a rétesboltunkban is érződött.

— Mi várható az idén?

— Folytatódik a tavalyi állapot. Január hónapban például 400 ezer forinttal kisebb volt a bevételünk, mint egy évvel korábban. Ezt a kiesést nehéz behozni. *Nőttek a költségek és az egyéb gondok.* Itt elsősorban a MÁV, s azon belül az Utasellátó anyagi helyzetére gondolok. Sok a kiegyenlítetlen számla, emiatt csak többszöri telefonálgatás és megkeresés útján kapjuk meg a megrendelt árut. Nemegyszer *Sörös Béla* igazgató úr segítségét is igénybe kell venni, hogy vendégeinket kiszolgálhassuk.

— Ilyen helyzetben mit tesznek annak érdekében, hogy a vendéget megtartsák, illetve újakat szerezzenek?

— Terveink vannak. Az elmúlt évből indulnék ki. Tavaly egy sor rendezvénynek adtunk otthont: sportegyesületeket, nagyobb csoportokat fogadtunk, vasutasok és azok családtagjai részére rendeztünk összejöveteleket. *Nyugdíjas-búcsúztatóknak. 50 éves érettségi találkozónak, vasútigazgatói tanácskozásnak voltunk vendéglátói.* Egyre többen és többször veszik igénybe különtermünket, ahol 20 személy részére tudunk kényelmes körülmények között magas színvonalú vendéglátást biztosítani. Idén ezeket a rendezvényeket újabbakkal szeretnénk bővíteni. Tavasszal szeretnénk megnyitni a teraszt, ahol szeptemberig egytálétel- és italfelszolgálással állunk vendégeink rendelkezésére. Szorosabb kapcsolatot szeretnénk kialakítani a MÁVTOURS-sal, rajtuk keresztül csoportokat, kiránduló diákokat várunk. Az előrejelzések szerint májusban kétnapos orvoskongresszus lesz Szegeden. Az étkeztetést és 150 személy fogadását is tőlünk rendelik meg. A vasutasoknak 25 százalékos, illetve adagonként 30 forint kedvezményt adunk.

— Megéri-e ma ilyen vendéglátó-létesítményt vezetni? — terelem más témára a beszélgetést.

— Két kollégámmal együtt 1989-ben vettük át a „boltot" — magyarázza az üzletvezető. Azóta jövedelemérdekeltségben dolgozunk. Kezdetben nagyon sok gondunk volt, de a területi igazgatóság segítségével úrrá lettünk a helyzeten. Hogy megéri-e? *Erre azt tudom válaszolni, amit vállaltunk, azt igyekeztünk a legjobb tudásunk szerint teljesíteni.* Az elmúlt években a Kiváló Bolt címet is elnyertük.

A ma még bizonytalannak tűnő jövőről *Sörös Béla*, az Utasellátó területi igazgatója elmondta:

— Legjobb tudomásom szerint az állami privatizáció nem érint bennünket. Egy-két hónapon belül azonban a 91. sz. üzem üzemeltetési rendje is megváltozik. Úgynevezett vállalkozási szellemű rend lesz. Szándékunk most az, megtalálni azokat a formákat, amelyekkel a legjobban üzemelhetünk. Egy biztos, nem célunk az emberek elküldése. Szeretnénk, ha a mostani gárdával menne tovább az üzlet, amelynek jó híre van.

Gellért József

Debrecenben bizakodnak

Ahol szívvel és értelemmel védik a vasutasok érdekeit

Debrecen jelentős vasúti személyforgalmat fogad és indít. Ehhez az állomás korszerű adottságokkal rendelkezik. Az üzemeltetést végző emberi háttérről, a szakszervezeti munkáról *Berki János* elnökkel és *Báthori Lajosné* titkárral beszélgettünk.

— Debrecenben az üzemviteli, a kereskedelmi részlegen kívül hozzánk tartoznak a forgalmi utazók, a nagykereki, a létavértesi, a füzesabonyi, a hajdúszoboszlói—császárszállási vonal, valamint Tocotó-völgytől—Tiszavasváriig terjedő vonalrész állomásai — sorolja *Berki János.* — Az 1550 dolgozó közül 1153 tagot tartunk nyilván, amely a gyesen lévőkkel együtt 1200-ra egészül ki, mintegy 74%-os szervezettséggel. *A tizenkét tagú vezetőségen kívül 68 főbizalmi és bizalmi segíti munkánkat.* Felelős választott tisztségviselőink hozzáértéssel állnak ki a tagság érdekei mellett. Kedvezőnek ítélik a szakági kapcsolatrendszer kialakulását, amely a dolgozói érdekeltségen kívül a vezetésben való részvételt is jelenti. A forgalmi utazó-, a nem utazó, a kereskedelmi és az alkalmazotti tagozati kapcsolatok érdemiek.

A szociális gondok napról napra jelen vannak — mondja *Báthoriné.* — Újabban az üzemi konyha esetleges" megszűnése a beszédtéma. Míg korábban 750—800 ebédadagot adtak ki, mára az igény 350—400 adagra mérséklődött. Az ebéd árának 72 forintra tervezett növelése elriasztotta a dolgozókat az étkezéstől. Noha az étkezési hozzájárulást 800 forintról 900 forintra emelték, az utóbbi adóztatása miatt nem jelentett lényeges segítséget, bár az étkezésibon-rendszer a helyzeten sokat javított.

— Sokszor halljuk: a szakszervezet nem válhat segélyegyletté. Mi erről a véleményük?

— Elvileg magunk is egyetértünk ezzel. Ám a nyugdíjba vonuló, a beteggé vált, az azonnal rászoruló gondja, baja, keserve más megítélésre késztet bennünket. *Ezért az elmúlt évben egymillió-hatszázharminckilenc forinttal támogattuk rászoruló tagtársainkat.* A gazdasági mélypont, az infláció, a megélhetési viszonyok romlása mérlegelésre késztet bennünket. Hiszen, aki néhány hónapig vár első nyugdíjára, annak az 1200-1500 forint is segítség, mert valamiből élni kell. Ha csupán hallgatnánk a panaszt, de az nem indítana meg bennünket, akkor munkánkból hiányozna a lényeg, az érdekvédelem, a tagok iránti szolidaritás.

— Ekkora állomáson is meghatározó a szakvezetéssel való kapcsolattartás. Mi erről a véleménye?

— A kérdés szubjektív elemek hordozója is lehetne. De maradjunk tárgyszerűek, mintaszerű a kapcsolattartás az állomás gazdasági vezetőivel — mondta a titkár asszony. — A célkeresések, az azzal járó viták, tárgyalások, kompromisszumok ehhez tartoznak. *Mi mindig korrekt kapcsolatra törekszünk érveink, véleményünk kifejtésével is.*

— Napjaink legégetőbb gondja a létszámleépítés, mivel az emberi sorsokat érint. Miként kezelik ezt Debrecenben?

— *Iványi József* állomásfőnök válaszol:

— Az elmúlt évben tizenheten öregségi, huszonöten rokkantsági, és hatan korengedményes nyugdíjba mentek. Tizenhárom fegyelmezetlen dolgozótól magunk váltunk meg. Így miközben tartottuk a leépítési tervet, „nem kellett e célból senkit elbocsátani". A természetes létszámfogyás, az elbocsátások elkerülése, nyugalmat adott, a személyeket érintő döntésekről pedig a tagjainkat mindenkor tájékoztattuk.

A szakszervezeti vezetők szerint a kollektív szerződés normafüzete elavult. *Az új helyzetre, napjaink körülményeire kellene azt felépíteni. Fokozni kell továbbá a főnökök iránti bizalmat.* Egyúttal felmerült mind a szakvezetésben, mind a szakszervezeti körökben a gondolat, hogy az ez évi létszámcsökkentés később nem üt-e vissza, ha a kormányzat államközi kapcsolatokkal megindítja a nagyobb kereskedelmet? Ha a vasúti forgalom ismét növekszik, akkor hol lesznek a jólképzett vasutasok? Úgy vélik, ha a kormány, a munkáltatók és a munkavállalók azonos célért együtt munkálkodnak, az emberi gondok is oldódnak.

Debrecenben megszüntették a nem utazók túlóráját, míg az utazókét 50 százalékkal csökkentették. Ez részben összefügg azzal, hogy 1990-ben még 276 ezer tonna, tavaly csak 158 ezer tonna áru indult az állomásról. A Debreceni Tartósítóipari Vállalat korábban több vonat, míg ma 6-7 kocsi megrakásával vesz részt a helyi forgalomban. *Miközben a létbizonytalanság rontja a közhangulatot, a bizakodás is megmaradt.* Bíznak a megindulók nemzetközi szállításokban, a gazdaság megerősödésében, a nyugat—keleti kereskedelem fellendülésében.

A titkár asszony lelkesedéssel beszél arról, hogy szereti a szakszervezeti munkát és szívesen látja el az érdekvédelmet. Érvre érvet, és ellenérvet felsorakoztatni a siker érdekében, az izgalmas és szép munka. És csak így érdemes végezni.

Sz. B.

Repülés – szárnyalás

Képzőművészeti kiállítás

Siklós Csaba megnyitja a kiállítást

A Közlekedési Múzeumban március 16-án nyitották meg a *„Repülés — szárnyalás”* című nemzetközi kortárs képzőművészeti kiállítást.

A nagy érdeklődés mellett tartott megnyitó beszédében *Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter hangsúlyozta, hogy a közlekedés segíti egymás megismerését, idegen országok kultúrájának tanulmányozását, esetleg műalkotások vásárlását.

— *Zuhanás és emelkedés, vízlebegés és kőkeménység, elrugaszkodás és visszahullás, meditáció és mozgásimpulzus,... lepkeszárny könnyedsége és gépszárny keménysége... Megannyi információ az átélt élményekről, amelyet az anyaggal való küzdelemben az alkotók művekké formáltak. Ezek az asszociációk láthatók a kiállításon* — mondotta a miniszter. Ezután a nemzetközi zsűri elnöke hangsúlyozta, hogy nehéz helyzetben voltak a díjak odaítélésénél. A pályázati felhívásra ugyanis több mint 70 festmény, szobor és kisplasztika érkezett. A művészek négy világrész 16 országát képviselik.

Több szponzornak köszönhetően értékes díjakat adhattak át. A támogatók között volt a Közlekedési Múzeum is, amely egy magyar szobrász alkotását 50 000 forintos elismeréssel honorálta. Megemlítjük még a Malév díját is, amely lehetővé teszi, hogy járatain a művész bárhová elutazzék.

A kiállítás ízléses katalógusát az ART MA Alapítvány egyik vezető egyénisége, *dr. Marosi Ilona* ismert festőművésznő állította össze. Örömét fejezte ki azért, hogy a különböző nemzetiségű művészek a zsűri tagjaival itt Budapesten találkozhattak és a személyes kiállításélmény alapján megindult egy nemzetközi művészeti kapcsolatfelvétel. *A kiállítás egyébként március 30-ig tekinthető meg és akkor adják át a látogatók szavazatai alapján a 30 000 forintos közönségdíjat.*

Emlékeztetni kell arra, hogy a Közlekedési Múzeum a „Közlekedés a művészetben — művészet a közlekedésben” című kiállítássorozatát már 1988 óta rendezi. Előzménye a Magyar Nemzeti Galériával 1971-ben szervezett közös kiállítás, ahol klasszikus anyagot mutattak be.

Az évek során változatos formában rendezték a tárlatokat: szobrok, festmények, grafikák, gobelinek szerepeltek, de a múzeum saját művészi modelljei és műszaki rajzai is helyet kaptak. Az egyes bemutatók mindig a közlekedést, annak sajátos hangulatát mutatták be a hazai művészek munkáin keresztül. Tavaly pedig alkalmat nyújtottak a londoni társmúzeum metróművészetet ábrázoló színvonalas válogatásának.

A mostani kiállítás a repülést, mint jövőbe mutató technikát és szárnyalást, mint optimista jövőbe vezető gondolatot a műalkotásokon keresztül mutatja be ismét. A nemzetközi részvétel friss kapcsolatot jelent a művészeknek, művészettörténészeknek, múzeológusoknak és szervezőknek egyaránt.

Okkal bízhatunk abban, hogy a tekintélyes nemzetközi zsűri tagjai személyes benyomásaik alapján a Közlekedési Múzeum és a kiállítás tárgyilagos hírvivői lesznek saját hazájukban és a nemzetközi szervezetekben.

Horváth Károly

HAJRÁJÁHOZ ÉRKEZETT A BAJNOKSÁG

Vasutascsapatok az NB I. élmezőnyében

A magyar bajnokság élvonalában, a labdasportok közül kézilabdában kosárlabdában és röplabdában kiéleződtek a a küzdelmek. Az NB I-es csapatok ugyanis ezekben a hetekben a rájátszásban mérik össze tudásukat. A bajnoki címért és a helyezésekért folyó küzdelemben a vasutasklubok legjobbjai is megtalálhatók.

Kezdjük a gyengébb nemmel.

A női kézilabda NB I-ben, mint már előző lapunkban megírtuk, a DVSC gárdája döntőbe jutott a *Kupagyőztesek Európa Kupájában.* Ugyanez nem sikerült a magyar bajnokságban. Ezzel szemben a *Magyar Kupában* a legjobb négy között vannak, s otthonukban — az elődöntő első összecsapásán — 20:18 arányban győztek a Vasas ellen.

A kosárlabda NB I-ben a *Pécsi VSK-Co-order* női csapatának nagy esélye van arra, hogy megnyerje a bajnokságot. Az öt mérkőzéssorozatból álló döntőből eddig már hármat lejátszottak. Ebből kettőt a pécsiek, egyet pedig az ellenfél, a Diósgyőr KSK-SEM csapata nyert, meglepően fölényesen, 91:61 arányban. Ám még semmi sincs elveszve, *hiszen a negyedik mérkőzést újból hazai környezetben, Pécsett játsszák.* Ha ezt a vasutaslányok megnyerik, már bajnokok. Az öt mérkőzésből ugyanis hármat kell nyerni annak a csapatnak, amely a dobogó legmagasabb fokára szeretne felállni.

A röplabda NB I-ben a BVSC női csapata évek óta az élmezőnyben tanyázik. *A rájátszásban ezúttal is bejutottak a legjobb négy közé.* A döntőbe jutást az egri lányok akadályozták meg, mert a Tatai úton és Egerben is legyőzték a BVSC-t. *A vasutaslányok így a bronzéremért mérkőzhetnek.* Ellenfelük a Vasas együttese. Eddig két mérkőzést játszottak. Az első találkozón a BVSC, a másodikon a Vasas diadalmaskodott. A harmadik, negyedik helyet eldöntő mérkőzések még hátra vannak.

Az NB I-es férfi röplabdázók mezőnyében a *Nyíregyházi VSC* is bejutott az elődöntőbe. A Szabolcs-Szatmár megyeszékhelyi vasutasgárda az első mérkőzésen kis különbséggel vereséget szenvedett a Kaposvári Somogy SC-től. A visszavágón, *Nyíregyházán a hazaiak fölényesen, 3.0 arányban jobbnak bizonyultak.* Az mindenképpen nagy fegyvertény lenne, ha beverekednék magukat a döntőbe.

(vf)

Dzsúdósok versenye

Illyés Miklós a „kupagyőztes”

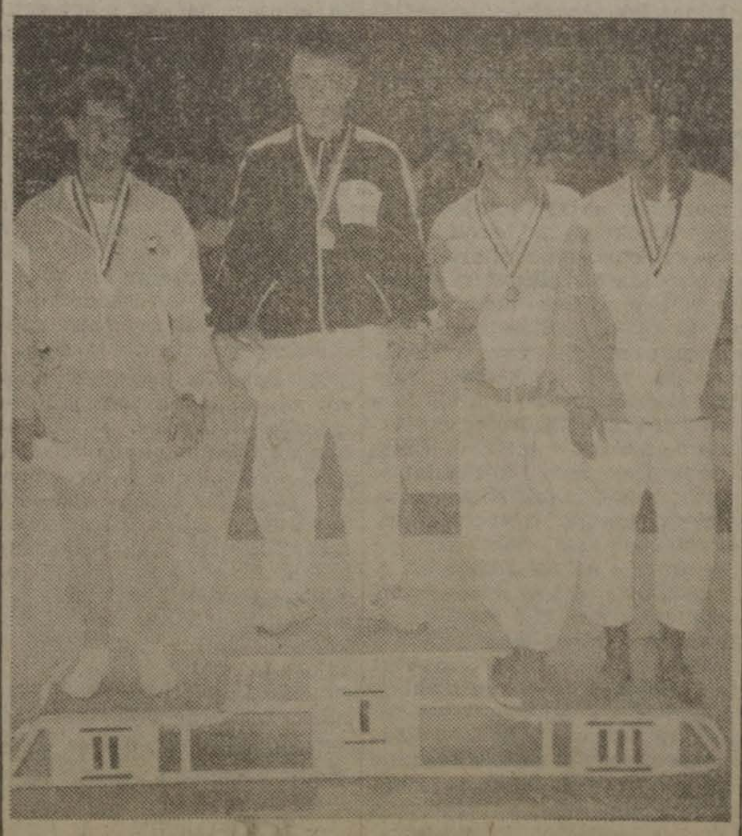
A dzsúdósok idei legnagyobb magyarországi versenyén, a Budapest Bank Kupán 28 ország 360 sportolója vett részt, köztük számos világ- és Európa-bajnoki érmes. Az olimpiai felkészülés, válogatás fontos állomását jelentő „A” kategóriás vetélkedésen ezúttal a nők is részt vehettek, így a szebbik nem szintén megmutathatta, milyen magas színvonalon űzik ezt a sportot.

A magyar lányok jól szerepeltek, s egy arany-, egy ezüst- (ezt *Király Anita*, az MVSC sportolónője, a tavalyi ranglista első helyezettje harcolta ki a 66 kg-os súlycsoportban), két bronzérmet és egy 5. helyezést értek el.

A férfiaknál Illyés Miklós — már korábban is írtunk róla — *szerezte a legkellemesebb meglepetést a hazai tábornak.* A Miskolci Vasutas SC húszesztendős versenyzője csupán az első mérkőzését nyerte „csak” 7 pontos akcióval, az összes többin ipponnal győzött (így joggal került a napokban megjelenő Ippon Magazin tavaszi számának hátsó borítójára a fotója.) A két évvel ezelőtti junior Európa-bajnokság 5. helyezettje, a tavalyi magyar junior ranglista (65 kg-ban) legjobbja ezzel a nemzetközi felnőttmezőnyben is bizonyította nagyszerű képességeit.

A 40 fős mezőnyben olyan kiválóságokat előzött meg, mint az amerikai *Pedró* (őt a döntőben dobta el ipponra!), a brazil *Pessoa*, a belga *Laats*, *avagy* az Európa-bajnok *Csák József*, aki ezúttal szintén jól versenyzett, és az 5. helyet vívta ki. Ezzel ugyan kissé megnőttek *Moravetz Ferenc* szövetségi kapitány gondjai, mert nem lesz könnyű eldöntenie, hogy a két, folyamatosan jó formában versenyző fiúból melyiket küldje ki Barcelonába, az olimpiára. S hasonló a helyzet a nehézsúlyúaknál is, ahol a 3. helyezett *Csősz Imre* mögött, az MVSC-s *Csoma Gábor* (a tavalyi rangsor 2. helyezettje) szintén javuló formáját bizonyította.

Büki Péter



Az eredményhirdetés boldog pillanata

Van szabad beutaló

Az alábbiakban közöljük a szabad, kedvezményes üdülési lehetőségeket. Jelentkezni lehet a Vasutasok Szakszervezete szociálpolitikai ügycsoportjánál, munkanapokon 9—13 óráig a 19-77, 48-13, 19-57/165. sz. telefonszámon. A beutalójegyeket az alapszervezeteken keresztül juttatjuk el a jelentkezők részére. Beutalójegyet csak rendkívül indokolt esetben, megfelelő igazolásokkal ellátva fogadunk vissza.

Magaslat:

Lillafüred V. 20—27-ig I. o. egyéni 3280,—, **Bakonybél** V. 21—VI. 3. III. o. egyéni 3360,—, **Mátrafüred** V. 6—19-ig II. o. egyéni 4200,—, **Lillafüred** V. 6—19-ig II. o. egyéni 4200,—, **Pécs** V. 8—21-ig II. o. egyéni 4200,—, **Lillafüred** V. 6—19-ig I. o. egyéni 4900,— **Mátraháza** V. 7—20-ig I. o. egyéni 4900,—, **Miskolctapolca** V. 14—27-ig I. o. egyéni 4900,—, **Lillafüred** V. 20—27-ig II. o. hp. 5440,—, **Mátraháza** V. 21—VI. 3-ig I. o. egyéni 5740,— **Galyatető** V. 14—27-ig I/A. egyéni 6020,—, **Bakonybél** V. 21—VI. 3-ig III. o. hp. 6720,—, **Mátrafüred** V. 6—19-ig II. o. hp. 8400,—, **Pécs** V. 8—21-ig II. o. hp. 8400,— **Pécs** V. 22—VI. 4-ig II. o. hp. 8400,—, **Mátrafüred** V. 6. —19-ig II. o. hp. 9800,—, **Mátraháza** V. 7.—20-ig I. o. hp. 9800,—, **Miskolctapolca** V. 14—27-ig I. o. hp. 9800,—, **Mátrafüred** V. 20—VI. 2-ig II. o. hp 11 480,—, Galyatető V. 14.—27-ig I/A. hp. 12 040,— Ft.

Gyógy:

Hévíz Flavius V. 13—26-ig II. o. egyéni 4760,—, **Szeged** V. 6—14-ig I/A hp. 7740,—, **Hajdúszoboszló Hortobágy** IV. 23—V. 6-ig II. o. hp. 8400,—, **Hajdúszoboszló Hortobágy** V. 7—20-ig II. o. hp. 8400,— **Hévíz Flavius** IV 29—V. 12-ig II. o. hp. 9520,—, **Hévíz Flavius** V 13—26-ig II. o. hp. 9520,—, **Hajdúszoboszló Tóparti** V. 21—VI. 3-ig II. o. hp. 9520,—, **Gyula** IV 23—V. 6-ig I. o. hp. 9800,—, **Gyula** V. 7—20-ig I. o. hp. 9800,—, **Gyula** V. 21—VI. 1-jéig I. o. hp. 9540,—, **Hévíz Panoráma** V. 7—20-ig I. o. hp. 11 480,—, **Hévíz Panoráma** V. 21—VI. 3-ig I. o. hp. 11 480,—, **Hévíz Helios** IV. 30—V. 13-ig I/A. hp. 13 720, **Hévíz Panoráma** V. 7—20-ig I/A. hp. 13 720,—, **Hévíz Panoráma** V. 21—VI. 3-ig I/A. hp. 13 720,— Ft.

Balaton:

Balatonfüred Horizont V. 21—VI. 3-ig III. o. hp. 6160,—, **Siófok Viola** V. 22—VI. 4-ig II. o. hp. 7280,—, **Siófok Azur** V. 8—21-ig I. o. hp. 7840,—, **Siófok Ezüstpart** V. 20—VI. 2-ig I. o. hp. 7840,—, **Siófok Azur** V. 22—VI. 4-ig I. o. hp. 7840,—, **Balatonfüred Fortuna** V. 7—20-ig I/A. hp. 8960,—, **Siófok Ezüstpart** V. 13—26-ig I/A. hp. 8960,— Ft.

Szanatórium:

Parádfürdő IV. 29—V. 19-ig II. o. 6300,—, **Parádfürdő** V. 6—26-ig II. o. 6300,—, **Parádfürdő** V. 13—VI. 2-ig II. o. 6300,—, **Parádfürdő** V. 20—VI. 9-ig II. o. 6300,—, **Parádfürdő** V. 27—VI. 24-ig II. o. 6300,—, **Siófok** V. 4—24-ig II. o. 6300,—, **Balatonfüred** V. 13—VI. 2-ig III. o. 5670,— Ft.

A szanatóriumi jegyek 1 főre érvényesek.

Lakáscsere

Elcserélném sürgősen a VI. kerületben lévő 74 nm-es 3 szobás vállalati bérlőkijelölésű tanácsi bérlakásomat. Kérek egy másfél szobás lakást. Lehetőleg a VI. vagy a VIII. kerületben, és egy szobakonyhát bárhol. Érdeklődni lehet: reggel 8—15.30 óráig a 14-36-os üzemi telefonon, Horváth Istvánné.

Elcserélném Tatabánya-Újváros központjában lévő 2 szoba összkomfortos (57 négyzetméter + 2 erkély), II. emeleti, jól karbantartott tanácsi lakásomat, családi okok miatt, budapesti tanácsi, kisebb lakásra, vagy vízközeli nyaralóra, értékegyeztetéssel, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 48-47 vasúti, vagy 122-9223 városi telefonon, munkaidőben.

Elcserélem három-, illetve négyszobás, 90 négyzetméteres, szép, világos MÁV-lakásomat, másfél vagy 2 szobás tanácsi lakásra Budapesten, vagy Budapesthez közeli kertes házra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 113-3861 telefonszámon, 10 órától 15 óráig.

Elcserélném egyszobás, komfort nélküli (víz bent van), Budapest X. kerületi MÁV-bérlakásomat, összkomfortos lakásra. Érdeklődni lehet levélben: Simon Attila, Zagyvarékás, Béke u. 8. sz.

Elcserélném budapesti, egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat, hasonló győri lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 169-7803-as városi telefonszámon.

Elcserélném Gyáli úti, 64 négyzetméteres, 2 szobás, gázfűtéses, MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra, vagy Budapest környéki ingatlanra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Petneház Erzsébet, Szentendre, Damjanich u. 12/C. 2200.

Elcserélném Budapest XV., Kossuth L. utca, 80 négyzetméteres 2 + 2 félszobás, OTP-öröklakásomat, 1 + 2 félszobásra a környéken, és egy 1 szobás lakásra bárhol Budapesten, MÁV dolgozóval is. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Baranyiné 46-70/167-es üzemi, vagy 132-5046-os városi telefonszámon.

Eladó Üllőn, kétszobás, kétkonyhás, tornácos jellegű, kertes családi ház. Érdeklődni lehet: Zámbori József 01/27-77-es üzemi, vagy a 113-8476-os városi telefonszámon.

Eladó bérleményi joggal 150 négyzetméteres pincehelyiség (víz, villany, telefon) Szövetség u. 23/B. Érdeklődni lehet: telefonon a 117-1934-es számon, 8—16 óráig.

Elcserélnénk Miskolctól 10 km-re, sajókeresztúri, szolgálati lakásunkat hasonlóra, Kál-Kápolnától Budapestig, vagy Budapesttől legfeljebb 30 km-es körzetben. Érdeklődni lehet: Lukács 01/82-36-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném 62 négyzetméteres MÁV-lakásomat 1 külön bejáratú és 2 egymásbanyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti lakásomat hasonló fokozatú, 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: a 127-3963-as, vagy a 164-2536-os telefonszámokon.

Eladó Budapesttől 29 km-re, Tahiba, a Hosszúmező utcában 220 négyszögöl telek, betonalapra épített, kétszintes házzal, vagy budapesti telefonos lakásra cserélhető. Érdeklődni lehet: 142-3151 városi, vagy a 40-40 üzemi telefonszámokon.

Elcserélném MÁV-dolgozóval balatonfenyvesi, 2 szobás, kertes, komfortos MÁV-lakásom, budapesti lakásra. Nagyobb lakás esetén adhatunk VII. kerületi, 2 szoba, komfortos tanácsi lakást is. Érdeklődni lehet: egész nap a 149-9702-es városi telefonszámon.

Elcserélném XV., Alkotmány u. 1. I. 6. szám alatti 59 négyzetméteres lakásomat egy hasonló, XV. kerületben lévő, megvásárolható MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: 122-0660/127-es melléken, 9—14 óráig, Simóné.

Elcserélném VI. kerületi, 2 szoba, komfortos, szabad rendelkezésű, tanácsi bérlakásomat, hasonló MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 117-8664-es telefonszámon.

Elcserélném 25 négyzetméteres, összkomfortos, VIII. kerületi, MÁV-bérlakásomat hasonló, vagy komfort nélküli tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 112-2233-as városi telefonszámon.

Összekapcsolják a francia és a német gyorsvasúthálózatot

A francia és a német közlekedési miniszter a közelmúltban Párizsban tárgyalt. Megállapodtak abban, hogy összekapcsolják a két ország gyorsvasúthálózatát. A tervek szerint a francia TGV hálózatát, pontosabban annak a Párizs—Metz között (strassbourgi elágazással) megépítendő szakaszát kötik be a Bundesbahn ICE hálózatába. Ez a művelet megköveteli a két vasút jelzőrendszerének, illetve vontatási technikájának az összehangolását.

Amennyiben létrejön a gyorsvasúti összeköttetés, a szuperexpresszek Párizs—München között, az eddigi 8 óra 42 perc helyett 4 óra 25 perc alatt, a Párizs—Frankfurt közötti távolságot pedig 5 óra 53 perc helyett 3 óra 10 perc alatt teszik meg.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Bp. VI., Benczúr u. 41. 1068. Telefon: 122-1891
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—4178. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. ÁPRILIS 9.

A piacgazdaság nem old meg mindent

A szociálpolitika állami feladat

A jövő szociálpolitikáját hazánkban alapvetően a piacgazdaság megteremtése határozza meg. Nagyon fontos, hogy a piacgazdaság kiépülésétől ne váljon el a szociális biztonság. A gazdasági lépések mellett párhuzamosan kell szociális intézkedéseket is hozni. Erről a témáról tartott előadást a közelmúltban a Friedrich Ebert Alapítvány rendezésében a Vegyipari Szakszervezeti Szövetség székházában dr. Herbert Ehrenberg, az NSZK volt szociáldemokrata párti munkaügyi minisztere.

Előadásának aktualitását az adta, hogy hazánkban most került napirendre a szociális törvény megalkotása. Hogy ez a törvény milyen lesz, ebben a szakszervezetek rendkívül érdekeltek. *Dr. Ehrenberg* előadásában történeti áttekintést adott az NSZK szociálpolitikai rendszeréről, az állam, a munkaadók, a munkavállalók és azok érdekképviseleteinek szerepéről. Hangsúlyozta: nehéz feladat a német tapasztalatokat átadni olyan helyzetben, amikor a volt NDK területén még nem sikerült teljes egészében azt a szociális hálót megteremteni, ami az NSZK területén viszonylag jól funkcionál.

A volt NDK tartományai évente körülbelül annyi támogatást kapnak, mint az NDK 1990. évi GDP-je (150 milliárd DM). *A gyors ütemű gazdasági szerkezetváltás miatt azonban egyelőre még rohamosan növekszik a munkanélküliség.* A munkanélküli-segény a keleti tartományokban fele az NSZK-ben élőkének. Igaz, hogy összege az utolsó nettó bér 68 százaléka. Az árak azonban NSZK-szinten vannak. *A munkanélküli-segélyből meg lehet élni, de nehezen.* A német szociálpolitikában új problémaként jelentkezik, hogy a volt NDK-ban a nők foglalkoztatása arányaiban megegyezett a férfiakéval. Az NSZK-ban ez csak 40 százalék. Az NDK-ban két kereső-re épült a család. Ez a családoknál egzisztenciális zavarokat okoz, s nemcsak az életszínvonal alakulását befolyásolja, ha mindkét kereső elveszti munkáját.

Az NSZK szociális jogállam. Éppen ezért napjainkban nem lenne szabad megengedni egy országon belül a szociálpolitikai biztonság ilyen különbözőségét. *Számunkra is figyelmeztetés a munkanélküliség kezelése és a családi jövedelmek alakulása.* Az átállási fo-

(Folytatás a 2. oldalon.)

Adómentes melegétkeztetés

Kedvezményes ebédjegy vásárolható utalványra

A MÁV Kollektív Szerződés kialakításakor a Vasutasok Szakszervezete tárgyalócsoportja kezdeményezte a vállalati üzemétkeztetés módosítását. A módosításnak kettős célja volt. Mint tudjuk, a parlament ez évtől megadóztatja a pénzbeni étkezési térítést. Ennek legalább részbeni kompenzálására sikerült — a többi érdek-képviseleti szervezet érdektelensége ellenére — az étkezési térítést 800 Ft-ról 900 Ft-ra emelni, amely munkavállalói jogon jár minden vasutasnak.

A másik cél az volt, hogy azok a vasutasok, akik üzemi konyhán étkeznek, ne az adóhivatalnak fizessenek, hanem a jogszabály által előírtak szerint adómentes üzemétkeztetési hozzájárulásban részesüljenek. *Előzetes számításaink szerint ha a támogatást a dolgozó nem készpénzben, hanem utalvány formában veszi igénybe, éves szinten mintegy 50 millió forint marad a dolgozók zsebében.*

Mindkét alapelvet szakmai érvelésünk után a rendkívüli érdekegyeztető tanácson a munkáltató elfogadta. Január 29-én arra is nyilatkoztattuk a munkáltatót, hogy a kedvezményes üzemétkeztetési rendszer kidolgozása márciusban — mint a MÁV Kollektív Szerződés végrehajtási utasítása — megtörténik. A többi KSZ-t aláíró érdekképviseleti szervezet érdektelenség, szakértelem, jogszabályi ismeret hiányában vagy hallgatott, vagy ellenünk próbált érvelni. (Eredménytelenül.)

Az elmúlt közel hét hónapban a Vasutasok Szakszervezete többször is sürgette a rendelkezés kiadását, és közreműködött a jogszabályi lehetőségekhez igazodó KSZ végrehajtási utasítás kidolgozásában. Erre egyébként minden vasúti szakszervezetnek lehetősége volt.

A március elején kiadott rendelkezés lényege a következőkben foglalható össze:

1. Minden vasutasnak jár a 900 Ft/hó összegű étkezési hozzájárulás, ha ledolgozta a törvényes munkaidőt.

2. A dolgozó választhat: a 900 Ft adóköteles jövedelem, vagy az e helyett biztosított adómentes, utalványrendszerű üzemétkeztetés között.

3. Az ilyen ellátást választó dolgozónak 41 Ft/munkanap értékű utalványt kell biztosítani.

A dolgozónak nyilatkoznia kell, hogy mikortól kívánja igénybe venni az utalványrendszerű melegétkeztetést. A nyilatkozat az év végéig szól.

Meglepődve tapasztaltuk, hogy március 17-én „RÉT" szakértői értekezlet összehívását kezdeményezte a Mozdonyvezetők Szakszervezete. Az elhangzott felvetések alapján az ok is nyilvánvalóvá vált.

Sem az üzemétkeztetés rendszerét, sem az szja-ról szóló törvényben szabályozott korlátokat nem ismerik. Mivel a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére történt a térítési díj megemelése, és az adómentes üzemétkeztetési lehetőség kidolgozása, ők nem kapcsolódtak be ebbe a folyamatba. Most viszont — a tagsági felvetések alapján — az általuk képviselt rétegre vonatkozó kedvezmények lehetőségét keresik.

A szakértői érdekegyeztetés végeredménye az alábbiakban foglalható össze:

1. A kedvezmény további kiterjesztése — akár egy megbecsült rétegre is — az szja-ról szóló törvénnyel ellentétes.

2. A melegétkeztetéshez adómentesen biztosítható utalvány nem az ékezésre, hanem a kedvezményes ebédjegy vásárlására ad lehetőséget.

3. A Mozdonyvezetők Szakszervezete által felvetett javaslatok — a jószándék ellenére és szakértelem hiányában — ellentétesek a törvény adta lehetőségekkel.

4. A KSZ végrehajtási utasításaként kiadott rendelet érvényben marad. A rugalmas kezelési lehetőséget a helyi végrehajtási utasítás kidolgozásához biztosítja a rendelkezés.

A Vasutasok Szakszervezete tagságának figyelmébe ajánljuk a következőket:

— A helyi Vhu-ban kell szabályozni az üzemétkeztetést. (A nyersanyagnorma megállapítását, a térítési díjat és az utalványrendszerű kedvezményes étkeztetést.)

— A dolgozó az év folyamán bármikor nyilatkozhat, hogy a következő hónaptól a 900 Ft-os adóköteles étkezési hozzájárulás helyett adómentes melegétkeztetést kíván-e igénybe venni az év hátralevő időszakára.

— A kötelező havi munkaidő ledolgozása esetén a következő hónapra munkanap szerint jár a napi 41 Ft értékű utalvány.

— Célszerű 20 és 21 Ft-os bontásban megrendelni a szigorúan elszámolandó nyomtatványt, mivel így könnyebb napi melegétkeztetésre váltani.

— A fordulószolgálatos, illetve utazó dolgozó is választhatja ezt az étkezési formát, és az utalvány bármelyik vasúti főző- és tálalókonyhán beváltható. (Pénzre nem váltható át.)

— Gyakorlati példaként: aki most az utalványt választja, annak áprilistól a márciusi ledolgozott teljes hónapot figyelembe véve, 22 munkanap alapján jár a 41 Ft-os utalvány. Ha ebből pl. 2 munkanap betegállomány, vagy 2 nap szabadság miatt áprilisra csak 20 db, 41 Ft értékű utalványt kap a dolgozó. Pénzbeni kifizetés esetén a 2 nap szabadság vagy betegállomány és a pl. 35%-os adózással csökkentett rész után 531 Ft-ot kapna.

Ha nem a pénzbeni térítést választja, hasonló esetben a 20 utalvány 820 Ft értéket jelent, ha ezt az év végéig a vasúti konyhán le is tudja étkezni. A 41 Ft-os utalvány 20+21 Ft-os megosztása azt teszi lehetővé, hogy a pl. napi 62 Ft-os ebédjegyet 13 alkalommal térítésmentesen veheti át a dolgozó.

Helyi szinten lehetőség van egyéb, pl. az Utasellátó által biztosított melegétkeztetésre is szerződést kötni. A megkapott utalvány az év végéig felhasználható.

K. M.

Kedvező hitelfeltételekkel

A MÁV 76 személykocsit vásárol a spanyolországi CAF cégtől

A MÁV, mint az ismeretes, elöregedett kocsiparkjának korszerűsítése, s a nemzetközi forgalomban való megmaradása érdekében, egy évvel ezelőtt zártkörű, meghívásos pályázatot írt ki vasúti személykocsik beszerzésére.

A pályázat kiírásának szükségességét *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója, a március 26-án tartott sajtótájékoztatón a következőkkel indokolta:

— A MÁV immár három EuroCity vonattal — *Lehár, Liszt és Bartók* — vesz részt e rangos európai hálózatban. Ezeknél a vonatoknál legfőbb követelmény a hagyományos nemzetközi gyorsvonatokénál nagyobb utazósebesség, s az átlagosnál jóval magasabb komfortfokozat. Az EC vonatok minden paraméterének meg kell felelni az UIC előírásainak...

Sajnos a MÁV kevés ilyen személykocsival rendelkezik. Emiatt *fennáll annak a veszélye, hogy az elhasználódott, már-már balesetveszélyes kocsik miatt kiszorul a nemzetközi forgalomból.* Ez pedig két okból sem engedhető meg. Egyrészt azért, mert jelentős valutabevételtől esne el, másrészt nehéz lenne visszakerülni.

A pályázatra tíz, köztük számos ismert európai vasúti személykocsikat gyártó cég jelentkezett. Közülük öttel kezdték meg a tárgyalásokat. Végül egy német, a Deutsche Wagon Bau és a spanyol CAF cég maradt versenyben.

A pályázati kiírásban a MÁV a következőket jelölte meg követelményként:

— a kocsi műszaki jellemzői,

— mennyibe kerül,

— a gyártó cég milyen hitelkonstrukciót tud ajánlani,

— milyen kooperációs kapcsolatokat ajánl a MÁV személykocsi-javító bázisának.

A versenyben maradt két céggel februárban felváltva kezdtek tárgyalást a MÁV és a Technoimpex Külkereskedelmi Rt. szakemberei. A végső döntést az hozta meg, hogy a kettő közül melyik ajánlotta a legkedvezőbb árat. Mivel a CAF cég a Deutsche Wagon Baunál *5,3 százalékkal, 8 millió márkával kevesebbért vállalta, a spanyolok kapták a megrendelést.* A CAF azt is vállalta, hogy már a jövő év közepén leszállítja az első szériát.

A MÁV egyébként 76 darab Z1 típusú személykocsit vásárol a következő megoszlásban: 9 darab 1. osztályú és 12 darab 2. osztályú fülkés, 8 darab 1. osztályú és 18 darab 2. osztályú termeskocsit, 9 darab étkező-, 9 darab fekvőhelyes- és 6 darab hálókocsit.

Mit tudnak ezek a kocsik?

A vezérigazgató első helyen említette a műszaki paramétereket, vagyis azt, hogy 200 kilométer/óra sebességgel közlekedhetnek, utasterük kényelmes, a mellékhelyiségek — mosdó, WC — környezetkímélők. Nem a szabadba ürítenek, hanem a repülőgépekhez hasonlóan, vákuumrendszerű, zárt tartályba. Egyszóval minden igényt kielégítenek.

Csárádi János és *Mátyás István*, a Technoimpex Rt. vezérigazgatója a tárgyalásokon elért, kedvező hitelkonstrukcióról is hosszan beszélt. Mint mondották: *Európában ma ez az üzlet a legkedvezőbb feltételek mellett született.* A 76 darab Z1. típusú CAF-gyártmányú személykocsi 153 millió német márkába, 7,3 milliárd forintba kerül. A teljes összeget 1994-től 2003-ig nagyon előnyös feltételek mellett, hitelből kell kifizetni.

(visi)

Új vámudvar Szegeden

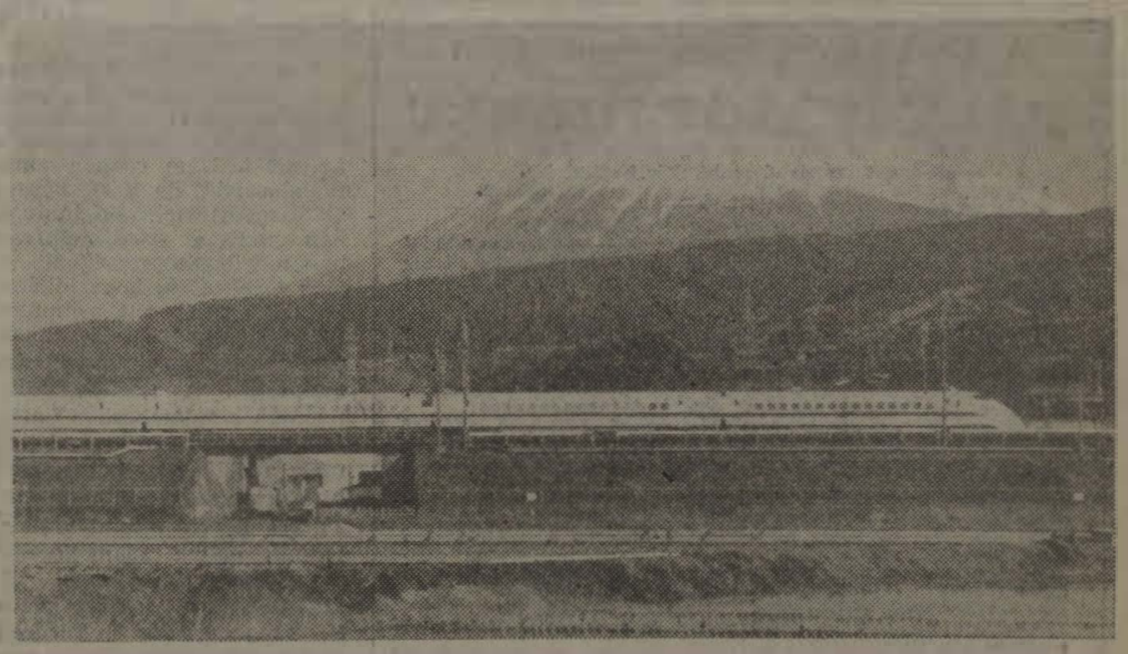
A szegedi vasútigazgatóság és a Volánspedició Szállítmányozási Kft. március 17-én, új vámudvart nyitott Szegeden, a Tisza-pályaudvaron. Az átadási ünnepségen *Harmati János*, kereskedelmi osztályvezető elmondotta, hogy a két cég közös üzemeltetésében a szegedi vámudvar a hatodik az országban. Az elsőt 1991-ben Zalaegerszegen nyitották meg, ezt követte a kaposvári, szombathelyi, szolnoki, debreceni és most a szegedi vámudvar átadása. A vámudvarok működésének kedvező tapasztalatai alapján még az idén Békéscsabán és Kecskeméten nyitnak hasonló központosított vámkezelő helyet.

A szegedi vámudvar megnyitását indokolta: az utóbbi időben egyre többször jelentkezett vámkezelési igény vasúti kocsikban és konténerekben fuvarozott árukra. *Sőt számítani lehet a kombinált fuvarozás előretörésével, azaz, a kamionok, félpótkocsik és csereszekrények vasúton történő továbbításával.* Ezeket az igényeket a Szeged-Tisza pályaudvari konténerterminál segítségével maradéktalanul ki tudják elégíteni, mert megfelelő műszaki felszereltséggel rendelkeznek. Sőt a vámkezeléseknél jelentkező egyéb igényeket, így mérlegeléseket, darabszámlálásokat, átrakásokat, rakományigazításokat, s a bértárolásokat is elvégzik.

A szegedi vámudvar jelentőségét növeli a pályaudvar adottsága. Itt találkozik a közúti és vasúti szállítás, de a vízi út sincs messze. Az új szegedi szabadkikötőig iparvágány vezet, így nincs akadálya a Tiszán szállított áruk vámkezelésének sem.

A vámudvar nyitva tartása rugalmasan alkalmazkodik az igényekhez. Az első hetek tapasztalatai kedvezőek: a vasúti szállítmányok mellett közúti járművek is igénybe vették a koncentrált vámkezelést.

(Gellért)



A FUDZSIJAMA, a japánok vallásos tisztesége, a „Nozomi". A lövedékorrú sinkanzen száguld el a szigetországiak új vasúti büszkelettel övezett, hófödte szent hegye alatt a legfrissebb adatok szerint — 270 km-es sebességgel halad óránként Tokió és Oszaka között. A Nozomi (a szó reménységet jelent) ezzel versenytársa lett a két város között közlekedő repülőknek, mert az utasok velük sem érnek hamarább városközponti úti céljukhoz, hisz órákat vesz igénybe a repülőterek elérése a zsúfolt városi utakon. A japán államvasutak azt tervezi, hogy a jövő évtől óránként indítja a két óriási ipari körzetet, a Kanto és Kanszai térséget összekötő járatot, amely jelenleg csak naponta négyszer indul. Idővel más japán városokba, például Fukuokába is el lehet majd jutni a leggyorsabb sinkanzennel.

A szociálpolitika állami feladat

(Folytatás az 1. oldalról.)

lyamat nagyon nehéz. A demokrácia és a piacgazdaság egységének a hangoztatása illúzió. A szakszervezeteknek egy elv következetes érvényesítésére kell törekedniük. A szociálpolitika és a gazdaság egymással egyenrangú, egymást feltételezik. A szociálpolitika hátrasorolása felboríthatja a társadalom stabilitását. Az alárendelt szociálpolitika rontja a dolgozók ellátását, fokozza az elszegényedést. Mindezeket az új rendszer terhére írják. S ha ennek talaján megjelennek a szélsőségek, akkor kezelhetetlenné válnak a társadalmi-politikai folyamatok. *Ezért a szociálpolitikai intézkedésekkel nem szabad késlekedni.* A volt NSZK szociálpolitikáján belül a szakszervezetek következetesek abban, hogy a nyugdíjak a bérek alakulásával szoros kapcsolatban maradjanak. A bérek és nyugdíjak adják a vásárlóerő 90 százalékát. Ha a nyugdíjak elmaradnak a bérek alakulásától, csökken a vásárlóerő, csökkenteni kell a termelést. Minden fejlett ipari államban a béreket költségnek tekintik, amely egyben vásárlóerő is. Ez a lakosság többségének létalapja.

A szakszervezeteknek tehát arra kell törekedniük, hogy a munkavállalói érdekeket minden körülmények között kifejezésre juttassák a szociálpolitikában.

Az előadó ezután összehasonlítást tett Nagy-Britannia és az NSZK szociálpolitikai gyakorlata és annak hatásmechanizmusa között. Kiemelte, hogy 1949-ben az angol munkás reálbére 1/3-dal volt több, mint a német munkásé. Jött a thatcheri szakszervezetellenes politika, megszorító intézkedéseket hoztak, amelyek elsősorban a munkavállalókat sújtották. *Ezzel párhuzamosan az NSZK-ban a gazdaság fejlődésével együtt erősödött a szociális biztonság.* Eredménye: ma az angol munkás keres 1/3-dal kevesebbet, mint a német. A német gazdaság teljesítőképessége növekedett. A szociális partnerek konfliktusai csökkentek.

Angliában a hiányos szociális háló növelte a munkaadók és munkavállalók közötti feszültséget, ütközéseket. Ez idő alatt Angliában a szakszervezetek tovább aprózódtak. *Sok a munkaharc, kis érdekű csoportok specifikus érdekeket képviselnek. Legtöbbször eredménytelenül.* Egy üzem, egy szakszervezet jobban tudja érvényesíteni a munkavállalók érdekeit. Ez tanulság lehet a magyarországi szakszervezetek számára is.

A volt szocialista országokban le kell számolni azzal az illúzióval, hogy a piacgazdaság mindent megold. A piac soha nem fog létrehozni teljes foglalkoztatottságot. A szociálpolitikát az államnak kell magára vállalni. Megfelelő szociális törvényeket kell hozni. Ez kerettörvény, amely biztosíték lenne ahhoz, hogy a piacgazdaság kiépülésével megfelelő szociális háló is létrejöjjön.

Az átalakítás folyamatában nem lehet mindent a piacra bízni. Ha például a német állam nem avatkozna be azzal, hogy meghatározott jövedelemszint alatt lakbértámogatást nyújt, akkor nyomor alakulhatna ki egyes társadalmi csoportoknál. *Hasonló indítékú egyéb más érdekek mellett az állam agrárpiaci támogatása. Itt a piac törvényei nem érvényesülnek.* Az állam beavatkozik a piacgazdaságba, hogy a nyomort megelőzze (és a gazdálkodók szavazatait megnyerje).

A központi irányítást az állam lazíthatja, de csak óvatosan, oly módon, hogy a gyengék részére megfelelő társadalmi-védelmi rendszert építsen ki. *A szociálpolitika legfontosabb feladata, hogy megvédje a gyengéket a munka világában.* Ezen túlmenően ésszerű nyugellátási rendszer kialakítására, kiterjedt társadalombiztosításra van szükség.

A cél az legyen, hogy az általános biztosítás után élvezett nyugdíj elegendő legyen a tisztességes megélhetéshez. A betegbiztosításnál alapelv, hogy a biztosított mindazt megkapja az ellátás során, amit a modern orvostudomány nyújthat.

Az előadó vázolta a társadalombiztosítási önkormányzatok szerepét is a volt NSZK-ban. Az önkormányzatok paritásos alapon szerveződnek (munkaadók, munkavállalók).

Az önkormányzatok nem szólnak bele a járulék és a juttatások mértékének meghatározásába. Ez az állam, illetve a parlament hatásköre.

Pásku Jenő

A világ leggyorsabb privatizációs folyamata

Véleményünk szerint nemzetközi összehasonlításban a magyarországi a világ leggyorsabb privatizációs folyamata, amely máris sok milliárdot hozott az államkasszának. Kevésbé kézzelfogható, de igen fontos eredmény, hogy az ÁVÜ tevékenysége nyomán kialakult egyfajta privatizációs kultúra. A vállalatok immár ismerik a követelményrendszert és az átalakulás lehetséges módjait.

Az ÁVÜ-nek sikerült fenntartani a piaci privatizáció elveit, amikből a jövőben sem kíván engedni.

Mi nem hiszünk abban, hogy a gyorsaság-lassúság kérdésének létjogosultsága lenne. Az igaz, hogy egy-egy könyvvizsgálat, vagyonértékelés több hónapot vesz igénybe, valamint a nemzetközi követelményeknek megfelelően a pályáztatás szintén időigényes, ráadásul az önkormányzatok érdekérvényesítési törekvései is kitolják a szerződések megkötésének idejét. Viszont a Vagyonügynökség munkájának egyik erőssége, hogy felül tud emelkedni a partikuláris érdekeken. Ha a privatizáció feltétel- és intézményrendszere most nagyobb átrendeződést volna kénytelen elszenvedni, akkor ez a privatizáció folyamatának egészét veszélyeztetné.

A kormány egy éven át azzal áltatta magát, hogy a spontán privatizáció helyett a nyugat-európaihoz hasonló, központilag kézben tartott módon tud privatizálni és csak most kezdi elfogadni, hogy az „önprivatizáció" legyen a privatizáció fő útja: ez viszont másfél év késedelmet okoz a privatizációban, ennyivel később jelentkeznek a privatizációs bevételek, ennyivel később csökken az állandóság, s emiatt is magasak 1992-ben a költségvetés kamatkiadásai. *A kormány ragaszkodott az előprivatizáció nehézkes, centralizált módjához.* Emiatt több mint egy év alatt az előprivatizációnak együtödét sem hajtották végre.

Szakszervezeti megítélés a privatizációról.

A szakszervezetek általános véleménye, hogy a munkavállalók beleszólása és részvétele, valamint rendezett és átlátható szabályok nélkül folyik a privatizáció.

A privatizáció folyamatában a kormány és a parlament együttes feladata az lett volna, hogy kialakítsa a magántulajdon és a piacvállalkozás keletkezésének és működésének kereteit, legalapvetőbb szabályait, arra törekedve, hogy ezek megszilárdulásával az állam vonuljon vissza a klasszikus funkcióiba. E helyett az állam és az általa jónak tartott tulajdonosok — a dolgozók feje fölötti — tulajdonalkuja zajlott.

a) Központosított állami privatizáció, az Állami Vagyonügynökség felhasználásával. Az állami vagyonvédelem és az ügynöki tevékenység egy kézben tartása gazdaságilag láthatóan lehetetlen és érezhetően bürokratikus.

b) Ágazati jellegű privatizációk, amelynek fő területe az ipar és kereskedelem. Ezek az egyéb jogszabályi keretek hiánya miatt részben megbuktak (előprivatizáció), részben elhúzódtak.

A szakszervezetek felismerték, hogy a ma folyó privatizáció hosszú évtizedekre meghatározza a munkavállalók helyzetét. Nem csupán állásfoglalásaival, de 1990 nyarán aláírásgyűjtéssel, 1991 júniusában pedig a sztrájkfelhívásban megfogalmazottakkal is arra törekedtek, hogy kikényszerítse a rendezett, a munkavállalók számára elfogadható és átlátható viszonyok kialakítását. A sztrájkfelhívás nyomán szeptemberben megjelent a kormány rendelete, mely a dolgozók beleszólását hivatott elősegíteni a privatizálásra kerülő állami vállalatoknál, ennek szankciórendszere azonban gyenge. *Az MSZOSZ és a kormány közötti megállapodás ellenére a mai napig sem született meg a dolgozói részvényprogram,* a kormány nem kíván tárgyalni a dolgozó kollektívák ingyenes tulajdonhoz juttatásáról, mint ahogy a vállalati jólét — szociális eszközök dolgozói tulajdonba kerüléséről sem. Továbbra is hiányzik az átfogó privatizációs törvény.

A Vasutasok Szakszervezete

PÁLYÁZATOT HIRDET

pénzügyi szakértői munkakör betöltésére.

A MUNKAKÖR MEGNEVEZÉSE: pénzügyi instruktor.

A MUNKAKÖR BETÖLTHETŐ: azonnal

A MUNKAKÖRHÖZ KAPCSOLÓDÓ FELADATOK:

— a Vasutasok Szakszervezetéhez tartozó — elsősorban a MÁV Budapesti Vasútigazgatóság területén lévő — szakszervezeti bizottságok pénzügyi-gazdálkodási tevékenységével összefüggő alapszervezeti feladatok segítése, ellenőrzése.

EZEN BELÜL:

— segítségnyújtás az alapszervezetek éves gazdálkodási irányelvének, költségvetésének kialakításában, a félévi és évi beszámolójának elkészítésében;

— folyamatos kapcsolattartás az alapszervezetek titkáraival, gazdasági felelőseivel, pénzügyi ellenőrző bizottságaival;

— tanácsadás az alapszervezeteket érintő pénzügyi, adózási kérdésekben, a személyi jövedelemadóval, a társasági adóval és az általános forgalmi adóval, az adózás rendjével kapcsolatos feladatokról;

— rendszeresen ellenőrizni az alapszervezetek pénzügyi, gazdálkodási, adózási tevékenységének törvényességét, az alapszervezet pénzügyi ellenőrző bizottságával közösen a költségvetés szerinti gazdálkodást;

— közreműködni a szakszervezet főkönyvelősége általános, költségvetési és beszámolási feladatainak ellátásában.

ALKALMAZÁSI FELTÉTEL:

— szakirányú középiskolai érettségi és szakirányú felsőfokú szakmai képesítés,

— legalább 5 éves pénzügyi-számviteli szakmai gyakorlat.

Elsősorban olyan pályázók jelentkezését várjuk, akik széles vasúti, szakszervezeti, alapszervezeti, gyakorlati tapasztalatokkal rendelkeznek.

BÉREZÉS: három hónapos próbaidőre 25 000 Ft/hó.

Pályázni írásban vagy személyes jelentkezés útján lehet.

A pályázók személyes elbeszélgetésen vesznek részt.

A pályázattal kapcsolatban felvilágosítást a Vasutasok Szakszervezete Főkönyvelőségén (1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.) MAROSINÉ KÓHALMI ÁGNES munkaügyi csoportvezető ad a 01/19-77, 01/19-78, vagy a 122-1891, 122-1895 városi telefon, 105-ös vagy a 119-es melléken.

AUSZTRIÁBAN

Védettségre számíthat aki elveszti állását

A közelmúltban az osztrák vasutas-szakszervezet nőbizottságának háromtagú delegációját fogadta a vasutas-szakszervezet. A vendégek szakszervezetünk életével és a nők helyzetével ismerkedtek. Elutazásuk előtt beszélgettünk Helga Pauerrel, a küldöttség vezetőjével.

— Milyen benyomásokat szereztek magyarországi tartózkodásuk során?

— Pozitív benyomásaink vannak, jóleső meglepetéssel tapasztaltuk a magyar kolléganők nyílt és határozott problémafelvetését, a tanácskozások konstruktív légkörét. Nagy érdeklődéssel hallgatták az osztrák tapasztalatokat a szervezet átalakításával járó gondok megoldásáról, hiszen Magyarországon ezek a gondok csak most kezdődnek igazán. Ausztriában sűrű és hatékony szociális háló működik. Ha egy munkavállaló elveszti az állását, nagyfokú védettségre számíthat.

— Kérem, beszéljen erről bővebben.

— A védettség minden osztrák munkavállalóra érvényes. Vannak azonban vasúti sajátosságaink, például a kitűnő betegellátás, a nagyvonalú nyugdíjrendszer. Állásvesztés esetén a munkaviszonyban eltöltött idő és bérezés arányában viszonylag magas végkielégítés jár. Társadalombiztosítási járandóságként a munkanélküli segélyt kap, ami az utolsó havi fizetés 80 százaléka.

— A munkanélküli-segély és a végkielégítés egymást kizáró ok?

— Nem, nem zárja ki egyik a másikat. A végkielégítés egy alkalomra szóló dolog, a munkanélküli-segély a felmondási idő letöltése után jár. Ezenkívül minden tartományban munkaügyi hivatalok működnek, és hatékonyan foglalkoznak a munkanélküliek problémájával. Figyelembe veszik a szakképzettséget, a diplomát, az eddigi munkával töltött időt, és minden jelentkezőt ezek figyelembevételével igyekeznek elhelyezni.

— Előfordulhat Ausztriában, hogy egy cég vagy üzem, fizetési nehézségek miatt nem tud végkielégítést fizetni?

— Erre minden munkáltatónak kötelezően fel kell készülnie. Biztosítaniuk kell egy olyan alapot, amelyből a dolgozók járandóságát minden körülmények között (csőd, tulajdonosváltás esetén is) ki tudják fizetni.

— Milyennek látja a női munkavállalók helyzetét az ÖBB-n belül?

— Óh, Istenem, ez nehéz kérdés! A vasútnál a nők foglalkoztatása jellemzően két kategóriában történik. Az egyik sajnos, alacsony jövedelmű, szerződéses munkaviszony. Ez bármikor felmondható, és ebből nem lehet előlépni a közalkalmazotti státusba. A másik kategória a magasabb képzettséggel járó közalkalmazotti foglalkoztatási viszony. (Ebbe tartozik egyébként a vasúti munkakörök döntő többsége.) Aki ebben a kategóriában van, annak nem lehet felmondani, bűncselekmény elkövetését kivéve.

— Milyen a két kategória aránya?

— Sajnos, a legtöbb nő az előző, a szerződéses kategóriába tartozik. Hozzá kell tennem, hogy a közalkalmazotti kategóriában is egyre több a nők száma. Most nem a tipikusan női munkakörökre gondolok (irodai munka, titkárnő). Ma már egyre többen olyan beosztásokban dolgoznak, amit azelőtt jellemzően férfiak töltöttek be.

— Az általános munkaerőpiacon milyen a nők aránya?

— Sajnos egyre több nő vállal munkát, elsősorban a roszszabbul fizető kategóriákban. Egyre gyakoribb az idősebb munkavállalók elbocsátása, és helyettük fiatalokat vesznek fel, természetesen olcsóbb munkabérért.

— Magyarországon virágzik a „szakszervezeti pluralizmus", az ÖBB-nél hány szakszervezet működik?

— Erre könnyű a válasz, csak egy.

— Mennyire előrehaladott folyamat az ÖBB-n belül a privatizáció? Egyáltalán, foglalkoznak ezzel a kérdéssel?

— Ausztriában koalíciós kormány működik, ennek konzervatív szárnya erőteljesen szorgalmazza a privatizációt. Így felmerült bizonyos szolgáltatóágazatok leválasztása az ÖBB-ről, például takarítás, építési szolgálat, járműjavítás, melyek nyereséggel is működtethetők. Az osztrák vasutas-szakszervezet véleménye szerint ez a folyamat csak rövid távon hozhat eredményt, hosszú távon semmi esetre sem. A tavalyi szakszervezeti kongresszus határozata értelmében még a részleges privatizáció ellen is minden erőnkkel küzdünk.

— Milyen a kapcsolat a két vasutas-szakszervezet nőbizottsága között?

— Hagyományosan jók a kapcsolataink, ezt szeretnénk a nőbizottságok szintjén is még intenzívebbé tenni. Auszria már felvételét kérte a Közös Piacba. Ha Brüsszel felé tekintünk, kiderül, a munkaadók már erős érdekképviselettel rendelkeznek a piacon belül. Úgy tudom, pár év múlva Magyarország is szeretne felvételt nyerni a Közös Piac intézményébe. Jó lenne a munkavállalók érdekeinek védelmében nekünk is közös erővel fellépni.

— Ebben mi is bízunk. Mi a véleménye Haider úr Szabadság pártjának előretöréséről?

— Én meggyőződéses szociáldemokrata vagyok, lehet, hogy a nőknek az ilyen kérdésekhez kifinomultabb érzékük van. Én nem érzek félelmet, de azt furcsállom, hogy a mai osztrák helyzetben, amikor virágzik a gazdasági élet, a munkavállalók helyzete kifejezetten jó, furcsa, vagy inkább veszélyes egy populista párt, illetve vezérének a gyors népszerűsége. Számomra nem reprezentál ideológiát ez a fajta népszerűség.

— Visszatérve a szakszervezeti pluralizmusra, mi a véleménye arról, hogy a MÁV dolgozóinak érdekeit többféle szakszervezet képviseli?

— Erről nagyon-nagyon rossz véleményem van, mivel a munkaadók állami vagy magán formában egyre többféle érdekképviselettel találkoznak. Az „oszd meg és uralkodj" elv alapján könnyen egymás ellen fordíthatják a dolgozók érdekképviseleteit, és ez a lehető legrosszabb dolog.

Tüttő Tibor

Jegyellenőrző brigádok az elővárosi hivatásforgalomban

A MÁV Budapesti Igazgatóságot az utóbbi időben élénken foglalkoztatja a forgalmi utazók helyzete, a fennálló gondok megszüntetése, illetve az elvégzendő feladatok jó megoldása. Az utasoktól érkező jelzéseken túl a vezetői ellenőrzések megállapításai is azt bizonyítják, hogy a személyszállítás területén mind a nemzetközi, mind a belföldi forgalomban meg kell keresni a változások lehetőségét.

Nagyon fontos, hogy javuljon a szolgáltatás színvonala, de nem hagyható figyelmen kívül a személyszállítás bevételeinek alakulása sem. Ez utóbbit céloztuk meg azzal az intézkedésünkkel, amit 1992. február 15-től kísérleti jelleggel, két hónapi időtartamra vezettünk be a Nyugati pályaudvar —Cegléd között közlekedő vonatokon.

Az utazóközönséget sajnos a hosszú idő óta fennálló létszámhiány miatti (1+1 fős, sok esetben 1 fős) vonattovábbítás hozzászoktatta a jegyvizsgálat nélküli utazáshoz. Ennek felmérését, illetve megakadályozását szolgálja *a repülőbrigádos jegyellenőrzési rendszer bevezetése.*

Cegléd településmás utazószemélyzete a hivatásforgalomban közlekedő vonatok továbbítását végzi. A választás azért esett erre a településmásra, mert a hivatásforgalomban közlekedő vonatokon terveztük először a rendszer bevezetését. Ismertté vált ugyanis, hogy a létszámhiány miatt a maximális 1+1 fős vonattovábbítás lehetősége sem biztosítja a hivatásforgalomban kihasznált vonatokon a 100 százalékos jegyvizsgálatot.

A repülőbrigádos rendszer lényege, hogy a nyolc jegyvizsgálóból álló brigád egyszerre lepi meg a közlekedő vonatot. A vonat minden kocsija egyszerre kerül ellenőrzés alá. Kizárja annak lehetőségét, hogy az utas a jegyvizsgálót egyik kocsiból a másikba történő átszállásával kijátsza.

A vonat teljes jegyellenőrzése 20—25 perc alatt megtörténik. A brigád a hagyományos vonattovábbításra jellemző egy szolgálaton belüli maximális 4-5 vonattal szemben *10-15 vonaton végez teljes körű, minden utast érintő jegyvizsgálatot.* Kísérletünket három ilyen brigád közreműködésével vezettük be.

A rendszer működtetésének kidolgozásával több szempontot vettünk figyelembe:

— *a vonalon hivatásforgalomban közlekedő valamennyi vonat ellenőrzés alá kerüljön,*

— *adott vonatot a közlekedés viszonylatában és időszakában csak egy brigád ellenőrizze,*

— *az ellenőrző tevékenységet kifejező szolgálati jelvény biztosítva legyen.*

A bevezetést követő 10 nap értékelése is igazolta sejtéseinket.

A brigádos jegyellenőrzés eredménye: *920 olyan utas utazott a vonatokon, akinek nem volt menetjegye.*

A bevezetés óta eltelt rövid idő is megerősítette azt a véleményünket, hogy ez is egy módszer a személyszállítási bevétel növelésére. Célszerű a rendszer alkalmazását tovább szélesíteni. Ezért tervezzük kiterjesztését az igazgatóság egész területén közlekedő hivatásforgalmú, továbbá belföldi személyszállító vonatokra.

Harmatos János

MSZOSZ-nyilatkozat

Az MSZOSZ Ügyvivő Testülete — a szövetség tagszervezeteinek jelentős része tagja az SZSZNSZ-hez tartozó szakmai szervezeteknek — nagy jelentőségű eseménynek ítéli a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének 15., caracasi kongresszusát. Üdvözli az ott elfogadott határozatokat, programokat, a kongresszus alapgondolatát, amely a szakszervezetek szerepét hangsúlyozza a demokrácia világméretű kiteljesítésében és a természeti környezet megóvásában. Az MSZOSZ Ügyvivő Testülete állást foglalt abban, hogy valamennyi végleges dokumentumot tanulmányoz és munkájában azok hasznosítására törekszik.

Az MSZOSZ — amely független, demokratikus szakszervezetek szövetsége — nagyra értékeli azt a tényt, hogy az SZSZNSZ Végrehajtó Bizottsága meghívta az MSZOSZ küldöttségét a kongresszusra és ezzel is kinyilvánította: mint nemzetközi szervezet nem kíván beleavatkozni abba a vitába, hogy mely szakszervezet tekinthető legitimnek: az újonnan létrejöttek, vagy a korábbi szakszervezetből átalakultak.

E tény jelentőségét tovább fokozza, hogy a Kelet-Európában újonnan létrejött néhány szakszervezet ez év márciusi gdanski nyilatkozatában foglaltakat az SZSZNSZ kongressszusa nem tette magáévá. Az a nyilatkozat — amely hosszadalmasan taglalja e szervezeteknek a szakszervezeti vagyon elosztásával kapcsolatos álláspontját, amely felszólítja a nemzetközi szervezeteket és a különböző nemzeti szervezeteket, hogy ne tartsanak semmilyen kapcsolatot az úgynevezett „volt kommunista", „kriptokommunista" szakszervezetekkel — értsd: a korábban is létező, átalakult szakszervezetekkel — amely felszólítja a kormányokat, hogy az új szakszervezetekkel tárgyaljon — a tényeket ismerő, józan európai szakszervezetek ellenállásába ütközött.

Nem lehet nem észre venni azt a jelentős különbséget, ami a gdanski nyilatkozat szándéka, nyelvezete, felfogása, tartalma és az SZSZNSZ által elfogadott határozat között megnyilvánul. Jóllehet az SZSZNSZ-határozat nem képes visszaadni azokat a jelentős különbségeket, amelyek az egyes kelet-európai országok helyzete, múltja, fejlődése tekintetében fennállnak, mégis összességében a szociális, érdekvédelmi teendőkre, nem a megosztottságot szító ellentétekre és szakszervezeti háborúskodásra helyezi a hangsúlyt.

Az MSZOSZ Ügyvivő Testülete üdvözli Enzo Frisot, az SZSZNSZ újonnan megválasztott főtitkárát és reményét fejezi ki, hogy vezetésével az SZSZNSZ munkaszervezetei, testületei megőrzik tárgyilagosságukat és nyitottságukat a kelet-európai változások, így a magyarországi változások bonyolult tényeinek, folyamatainak megítélésében.

A caracasi kongresszus határozata

A Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége (SZSZNSZ) március 17—24-e között Caracasban tartotta világkongresszusát. A küldöttek az egy hétig tartó tanácskozáson számos határozatot fogadtak el. Az SZSZNSZ Végrehajtó Bizottságának „A demokrácia biztosítása Közép- és Kelet-Európában, valamint a volt Szovjetunióban" címen beterjesztett határozatát is elfogadták. Ezt a határozatot az alábbiakban teljes terjedelmében közöljük.

A kongresszus örömmel nyugtázza a közép- és kelet-európai népek újonnan született szabadságát, és köszönti mindazokat, akik éveken át tartó fáradhatatlan harccal és kifejezhetetlen áldozattal hozzájárultak ezekhez a történelmi fejleményekhez. Ugyanakkor aggodalmát fejezi ki arra vonatkozóan, hogy a kommunista pártok ellenőrzésének több mint 40 éve alatt szerzett mély szociális és pszichológiai sebek, az elavult és szennyező ipari struktúrák öröksége, a krónikusan hibás gazdasági vezetés, a társadalom minden szintjén, ideértve a korábbi totalitárius szakszervezeteket is, meggyökeresedett nómenklatúra akadályt jelentenek a gazdasági fellendülés folyamatában.

A kongresszus üdvözli a demokratikus szakszervezetek születését és újjászületését, melyek a reformfolyamatok élvonalában szerepeltek, és a fragmentált posztkommunista társadalmakban a demokráciát támogató intézményi struktúrák kialakulásának reményét jelentették. Aláhúzza, hogy a szabad piac teoretikusai és a Nemzetközi Valutaalap által képviselt szűklátókörűen felfogott liberalizációs és a stabilizációs politikák azáltal, hogy nem veszik figyelembe a dolgozó emberek szükségleteit, érdekeit, a helyzetből fakadó széles körű munkanélküliséget, és növekvő szegénységet, nem vezetnek sem demokratikus kormányzáshoz, sem hatékony piacgazdasághoz, és komoly fenyegetést jelentenek a demokratikus forradalmak további fejlődése szempontjából.

Kiemeli, hogy a gazdaság és a szociálpolitika csak akkor lehet hatékony, ha a szabad és független szakszervezeteket teljesen elismert és tisztelt szociális partnerként kezelik, ha beleszólhatnak a politika alakításába, végrehajtásába. A tripartizmus és a tisztességes munkaügyi kapcsolatok feltétlenül szükségesek a gazdasági és szociális változások átfogó stratégiájának népi támogatásához, hogy egy átfogó szociális program elengedhetetlen része egy ilyen stratégiának.

A határozat, amennyiben nem kap tömeges koordinált nemzetközi támogatást, az a célkitűzés, hogy hiteles szociális térbeli kiterjedést kapjon a posztkommunista Európában és a volt Szovjetunióban lezajló újjáépítési folyamat a szabad munkás és munkáltatói szervezetek részvételével. A helyzetből fakadó szociális problémák könnyen fajulhatnak a fajüldözés és idegengyűlölet megjelenésévé, újabb kivándorlási hullám alakulhat ki és a keletkező instabilitás nemcsak a régiót, hanem az egész kontinenst veszélyeztetheti.

Sürgetően lép fel a közép- és kelet-európai, valamint a volt Szovjetuniót képező köztársaságok kormányaival szemben, annak érdekében, hogy biztosítsák a szervezkedési szabadság törvényes és gyakorlati gátjainak lebontását, mozdítsák elő tisztességes munkaügyi kapcsolatok, hatékony, háromoldalú struktúrán alapuló tevékenység létrehozását, a nemzetközi munkaügyi normák betartását, a dolgozóknak a szabadon választott szakszervezeteken keresztüli közvetlen beleszólását a döntések meghozatalába, a szabad és önkéntes kollektív tárgyalásokat a gazdaság minden ágazatában.

Ragaszkodik ahhoz, hogy a 24-ek csoportja fejlett ipari demokráciáinak kormányai, regionális intézményei, a nemzetközi pénzügyi intézmények, sürgősséggel valósítsanak meg egy, a térség különböző országaira és annak egészére vonatkozó átfogó stratégiát, ebbe bevonva és konzultálva a szakszervezetekkel, annak érdekében, hogy biztosítható legyen szociális kiterjedésének a reformfolyamatba való teljes integrálása.

Egy ilyen stratégiának elő kell mozdítania:

— egy sürgősségi programot a kelet- és közép-európai, valamint a Független Államok Közösség-beli országok pénzügyi, technikai és humanitárius támogatására:

— *a piacorientált gazdaságok infrastruktúrájának fejlesztéséhez szükséges beruházások felgyorsítását:*

— a régi állami vállalatok korszerűsítését célzó ipari szerkezet-átalakítás aktív politikáját, alternatív lehetőségek biztosításával az elbocsátott dolgozók esetében:

— a piacok megnyitását a közép- és kelet-európai országok termékei részére:

— sürgősségi segítségnyújtási programok szervezését, a menekültek és emigrálók problémáinak megsegítése érdekében, mind a kibocsátó, mind a közép- és kelet-európai országokban.

Felhívja a tagszervezeteket és a nemzetközi szakmai titkárságokat, hogy az SZSZNSZ által koordinált program keretében az átmeneti időszak során a lehető legnagyobb segítséget és támogatást nyújtsák a Közép- és Kelet-Európában, valamint a volt Szovjetunióban kibontakozó demokratikus szakszervezeteknek, annak érdekében, hogy struktúrájukat megszilárdítva, erős, önerőre támaszkodó munkásszervezetekké váljanak. Így jelentős szerepet játszhatnak a régióban végbemenő szociális, gazdasági, és politikai reformfolyamatok sikerre vitelében.

Vállalja, hogy az SZSZNSZ a TUAC-kal (az OECD mellett működő Szakszervezeti Tanácsadó Bizottság) és az ESZSZ-szel (Európai Szakszervezeti Szövetség), valamint tagszervezeteivel nyomást gyakorol a 24-ek csoportjának támogatási programjában részt vevő kormányokra, regionális szervezeteikre, a nemzetközi pénzügyi intézményekre, valamint az egyéb nemzetközi szervezetekre, annak érdekében, hogy az SZSZNSZ és az ILO (Nemzetközi Munkaügyi Szervezet), részvételi lehetőséget kapjanak a különböző, miniszteri és szakértői szintű egyeztető tanácskozásokra, valamint, hogy teljes mértékben vegyék figyelembe a szakszervezetek javaslatait az átfogó szociális programokra vonatkozóan.

Adómentes a szakszervezeti szociális segély

A magánszemélyek jövedelemadójáról szóló, az Országgyűlés által elfogadott törvény alapján a szakszervezeti segélyek az év elejétől adókötelessé váltak. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy szociális segély esetén az alacsony jövedelmű vasutas is adókötelessé vált. A megítélt segély egy részét a szakszervezeti bizottságnak le kellett vonni, és az adóhatóságnak átutalni.

A Vasutasok Szakszervezete ezt a törvény megjelenésétől kezdve kifogásolta. Módosítási igényünket a költségvetési és szociális bizottsághoz, valamint több parlamenti képviselőhöz is eljuttattuk. Az ÖTA, mint hasonlóan érintett fél, szintén lépéseket tett segélyezésének adómentessége érdekében.

Március 30-án, az Országgyűlés *Kósáné Kovács Magdolna* és *Csehák Judit* képviselők módosítási javaslatát az alábbiak szerint fogadta el:

„...adómentes a társadalmi szervezet, vagy alapítvány által nyújtott szociális segély is".

E szerint a szakszervezeti segély ismét adómentes. Az ÖTA-segélyek után sem kell adót levonni, és egyéni adónyilatkozatra kötelezni a vasutas dolgozót és nyugdíjast.

K. M.

Megjegyzések a lakáspolitikai koncepcióról

Piaci lakbérhez piaci jövedelmet!

Szociális biztonságot a nyugdíjasoknak és a fiataloknak

A lakáspolitikai koncepció következő változatát előzetesen egyeztetni kell a munka- és bérügyi, valamint a pénzügyi tárcával, és csak ezt követően szabad „társadalmi vitára" bocsátani.

Már a koncepció készítése során egyeztetni kell egymással az olyan állami-társadalmi funkciókat, felelősségeket, mint a lakáshoz való állampolgári jog, az esélyegyenlőség, a lakhatási biztonság, a finanszírozhatóság, az önkormányzati felelősség, a lakásépítő-ipar jövedelmezősége, a lakásépítésbe fektetett tőke megtérülése, a bérlakásokban élők teherviselő képességének megteremtése, a komfortosság és az infrastrukturális ellátottság követelménye.

Legalább elvileg meg kell határozni, milyen alapon és milyen arányokban fognak megoszlani a lakhatás terhei az állami költségvetés, az önkormányzati költségvetés és a magánháztartások között. Mind a három teherviselőnél külön-külön meg kell határozni saját hozzájárulásának fedezetét, a fedezet forrását, s ehhez igazodóan a három „jövedelemtulajdonos" minimálisan szükséges bevételét. A tehermegoszlás jelentősen befolyásolja egyrészt az adóztatás, másrészt az adóbevételek felosztásának rendjét.

A lakbér megállapításánál, emelésénél a bérbeadók és a bérlők között alku („érdekegyeztetés") lehetetlen, mert nincs az ellenérdekű felek között mód a megállapodásra. Ennek oka, hogy az üzleti alapon álló lakbér és a bérlő által elviselhető lakbér között áthidalhatatlan a távolság.

Az új lakáskoncepciónak egyértelmű válaszokat kell adni a következő kérdésekre: *Mi lesz a bérlakásállomány felújítási elmaradásával? Milyen család tekinthető rászorultnak lakáshoz jutás és lakbérlet tekintetében?* Hogyan férhet bele egy átlagos jövedelemszintű család folyó jövedelmébe a lakhatás költsége (lakbér, törlesztés, kamat, közös költség stb.)? Emelheti-e a helyi önkormányzat a lakbért egyoldalúan? A helyi önkormányzat a magasabb lakbért nem fizető családot kilakoltathatja-e? Terhelhető-e jelzáloggal az újonnan vett vagy épített lakás, amely lakottan csekély forgalmi értéket képvisel?

Mi lesz azokkal a nyugdíjas családokkal, amelyek bérlakásban élnek, vagy éppen nemrég vásárolták meg lakásukat, ha a lakhatás költségei jelentősen emelkednek? Hogyan állítható meg a lakáshoz jutás esélyeinek csökkenése? Hogyan állítható meg a városi lakóépületek állapotának tovább romlása? Hogyan tehető a lakáshelyzet és a lakásgazdálkodás áttekinthetővé és kezelhetővé? *Mi lesz az olyan tűrhetetlen lakáshelyzetű családokkal, amelyek önerőből képtelenek lakáshelyzetükön javítani?* Megszüntethető-e távlatban a lakhatási költségek és a családi jövedelemszint közötti feszültségből adódó családi fedezethiány? Miből lesznek képesek a helyi önkormányzatok rövid távon finanszírozni a bérlakás-gazdálkodás deficitjét?

A lakáspolitika most készülő átfogó reformja, a lakásgazdaság piacosítása a nyugdíjasokat kevésbé érinti, mint a fiatal családokat. A nyugdíjasok többségének van rendes lakása. A fő veszély az, hogy mind a saját tulajdonú, mind a bérlakás fenntartásának, használatának költségei várhatóan jelentősen emelkednek. Magától értetődő, önvédelemből fakadó követelés az, hogy a nyugdíjak adott évi emelése ne csak a bolti árak emelkedésére nyújtson fedezetet, hanem a lakbérek, a közüzemi díjak, a társasházi közös költségek, a felújítási-alap-képzés, a lakáshitel-törlesztés, a kamat, az ingatlanadó stb. emelkedésére is. Egyetlen nyugdíjasnak se kelljen alacsonyabb konfortfokozatú lakásba — esetleg szükséglakásba — költöznie.

Ha megkezdődik a lakásgazdaság piacosítása, a bérházak üzemeltetésének üzleti alapokra helyezése, akkor a távlati nyugdíjreform mellett vagy inkább azt megelőzően szükséges a mai nyugdíjasok nyugellátásának azonnali reformja, a megnövekedett megélhetési költségekhez igazítása. *Ez a reform nem szociálpolitikai jellegű, hanem a nyugdíjbiztosítás elvén alapuló.* A nyugdíjas ember aktív korában a nyugdíjjárulékok befizetésével meghatározott havi vásárlóerőre szerzett jogot és nem meghatározott számú ezresre.

A nyugdíjasok szociális biztonsága érdekében szükséges, hogy amennyiben a lakbér, a a törlesztés emelkedik, ezt kapják meg kiegészítés formájában. Nyugdíjassal szemben kilakoltatás ne legyen alkalmazható. Ha egy nyugdíjas család a lakbérrel néhány hónappal elmarad, ez csak kivételes esetben számítson szerződésszegésnek. A lakással kapcsolatos bérleti, törlesztési, kamat, adózási, fűtési, világítási költségek együttesen nem haladhatják meg a nyugdíjas család nettó jövedelmének 30 százalékát. Az ezen felüli költségeket — amenyiben ezeket a nyugdíjemelés összege nem fedezi — meg kell kapnia lakbérpótlék formájában.

Dr. Pirityi Ottó

Száz éve halt meg a „vasminiszter"

Emlékezés Baross Gáborra

Száz esztendővel ezelőtt, 1892. május 8-án Budapesten hunyt el *Baross Gábor*, a múlt század kiemelkedő jelentőségű gazdaságpolitikusa.

A bellusi előnevet viselő *Baross Gábor* Pruzsina községben (ma Cseh és Szlovák Köztársaság) 1848. július 6-án született. Apja köztiszteletben álló járásbíró volt Trencsén megyében, édesanyja *Pongrácz Natália.* Iskolai tanulmányait Léván és az esztergomi bencés gimnáziumban végezte. Pestre kerülve a városházán kapott napidíjas állást, és az egyetemen jogi tanulmányokat folytatott. Egyéves katonai szolgálata után visszatért megyéjébe, ahol kinevezték tiszteletbeli aljegyzőnek és a trencséni törvényszéknél alkalmazták. Ügyvédi oklevelet szerzett és 1874-ben már főjegyző és árvaszéki elnök lett. *Hamar közismertté vált, mint a „Vágvölgyi Lap" alapítója és szerkesztője.* A szabadelvű párt programjával a puchó-illavai kerületben választották — 27 éves korában — országgyűlési képviselőnek.

A parlamentben széles körű tevékenységet fejtett ki. Tagja volt több bizottságnak és a közoktatási bizottság az ő elnökletével tárgyalta a közoktatási törvényjavaslatot, ahol az állam jogairól tartott beszédével vonta magára a figyelmet. Jelentős szerepet játszott a közgazdasági bizottságban is.

Baross Gábor közigazgatási pályára készült és rövid idő alatt maradandó eredményeket ért el az ipar, a kereskedelem és a közlekedés területén. Igyekezete, szorgalma és átfogó tudása révén 1883-ban a Közmunka és Közlekedési Minisztérium államtitkárává nevezték ki, majd 1886 végén miniszter lett. Közel két és fél év után az általa szervezett Kereskedelmi Minisztérium élére került.

Miniszteriális működése meghatározta a magyar közlekedési és gazdasági életet.

Közlekedéspolitikájában *gróf Széchenyi István* reformeszméinek megvalósításán fáradozott. Nevéhez fűződik — egyebek között — a Posta-takarékpénztár megalapítása, a posta és a távirda egyesítése, több magánvasút-társaság államosítása, az első korszerű úttörvény megalkotása. Nagy munkái közül meg kell említeni a fiumei (ma Rijeka) kikötő építését, a dunai és tengeri hajózás, a vasúti pályaépítés és járműpark jelentős fejlesztését, a budapesti körvasút létrehozását, a MÁV igazgatásának korszerűsítését, a magyar nyelvű szolgálati levelezés elrendelését. *Emlékeztetni kell arra, hogy 1887-ben megalapította a most már az ő nevét viselő Vasúti Tisztképző Tanfolyamot.*

Baross Gábor egyik sikeres és legnépszerűbb intézkedése a zónadíjszabás bevezetése volt, amelyet a vasúti személyforgalom fellendítése érdekében 1890-ben léptettek életbe és egészen 1912-ig alkalmazták. A tarifarendszer meghatározott övezetekre osztotta az állomásokat és a menetdíj a megtett távolsággal arányosan csökkent. A rendszer bevezetését nagy vita előzte meg és a kérdéssel Európa is foglalkozott. Az eredmény viszont Barosst igazolta: *megnőtt az utazási kedv, rohamosan emelkedett az utasforgalom.* Valóban közelebb kerültek egymáshoz a városok és a falvak. A kedvező tapasztalatok alapján — a kereskedelem- és az iparfejlesztés elősegítésére — rövidesen új teheráru-díjszabást is hatályba léptetett. Ezzel a mezőgazdasági termékek versenyképességét is fokozta. Ugyanakkor növekedett az állami bevétel és jelentős mértékben emelkedett a MÁV tiszta haszna.

Minisztersége alatt jött létre az a nemzetközi egyezmény, amelynek alapján Magyarország 1891. augusztus 1-jétől a közép-európai időzónába tartozott, így sokkal könnyebbé vált a menetrendek összeállítása.

Működése folyamán következetesen szembefordult az osztrák nagytőke érdekeivel, és ha kellett, királyi kihallgatáson is elismertette álláspontja helyességét. *Céljának mindig a magyar gazdasági önállóság érvényesítését tekintette.*

Keménykötésű, szorgalmas, célratörő, nagy tudású ember volt, aki a közérdeket mindig az egyén érdeke elé helyezte.

A sok munka és annak megfeszített iramа azonban hamar felőrölte szervezetét. A Vaskapu szabályozásának ellenőrzésekor 1892 márciusában megbetegedett és május 8-án meghalt. Az Illava melletti Klobusicben, a Vág-völgyében temették el a magyar állam által épített mauzóleumba.

Baross Gábor nagyszerű emlékét a *Széchy Antal* által hat évvel később alkotott, a Keleti pályaudvar előtt felállított szobra is őrzi.

Horváth Károly

Irodalom: Majdán János: A „vasszekér" diadala. Budapest, 1987.; Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. Vác, 1938.; Dr. Udvarhelyi Dénes: Vasúti földrajz és vasúti történelem. Budapest, 1985.; Vasúti lexikon. Budapest, 1984.

A RENDSZERVÁLTÁS UTÁN

A MÁV és a honvédség azonos vágányon

A csapatkivonásban jól vizsgáztak a vasutasok

Amióta a vasút megjelent mint szállítási eszköz, a katonaság a világ minden táján igénybe veszi. Európában elsőként a porosz hadsereg használta katonai célokra a vonatokat. Magyarországon az első vasútvonal megépítését követően szintén rövid időn belül létrejött az a katonai közlekedési szerv, amely a vasút szervezetében tevékenykedve segíti a katonai szállítások szervezését, lebonyolítását. Ezáltal biztosított, hogy olyan hivatásos katonák tartsanak kapcsolatot, dolgozzanak együtt a vasutas vezetőkkel, dolgozókkal, akik mindkét területen egyaránt tájékozottak, s nemcsak a hadsereg sajátosságait ismerik, hanem a vasúti szállítás szakmai kérdéseihez is értenek. Csak így képesek megfelelni a velük szemben egyszerre két oldalról támasztott követelményeknek. A katonai közlekedési szervek hagyományosan a vasútigazgatóságok épületében vannak elhelyezve.

A vasutasok és a katonák együttműködésének, közös feladatainak kérdéseiről, gondjaikról, terveikről beszélgettem *Sipos Istvánnal*, a MÁV vezérigazgató üzemviteli helyettesével, *Kovács Zoltán* alezredessel, a Magyar Honvédség katonai szállítási főigazgatójával, s elődjével, *Petrák Béla* nyugállományú ezredessel, aki 1991. december 1-jéig éveken át szervezte, irányította a vasúti katonai szállítást, és jelentős feladatokat oldott meg a szovjet csapatkivonás során.

Kevesebb hadgyakorlat

A két tapasztalt katonai szállítási szakember előre leszögezte: bár a vasúti szállításról beszélünk, szervezetük valójában komplett szállításokat old meg. Az állandó harckészültség (békehelyzet) időszakában kettős feladatuk van. Egyrészt tervezik, szervezik és irányítják az állandó harckészültséggel kapcsolatos (békebeli) szállítási feladatokat, másrészt felkészülnek a különleges időszakokra, adott esetben egy háborúban végrehajtandó szállítás teljesítésére (már amennyire békében lehet). Ebbe beletartozik az adatok nyilvántartása a vasút teljes hálózatáról, kocsiparkjáról, vonóerejéről, emberállományáról, helyreállító eszközeiről stb.

— Békeidőszakban az ellátó katonai szervezetekéhez hasonlóan a katonai közlekedési szervek feladata mindig „éles" — hangsúlyozta *Petrák Béla*, volt katonai szállítási főigazgató. — Itt az adott esetben nem lehet megismételni a feladatot. *Ha egy szállítást ma vagy holnap kell végrehajtani, akkor azt nem lehet sem elhalasztani, sem megismételni.* Ez minőségében ugyanaz, mint a háborús szállítási feladat.

A rendszerváltás során jelentős változás következett be, mivel megszűntek a nemzetközi hadgyakorlatok, s a hazaiak is lényegesen csökkentek. Igaz, közben megkezdődött a hadsereg átszervezése, s a nagyobb szabású csapatgyakorlatok helyébe a hadsereg átszervezésével összefüggő helyőrségváltási szállítások léptek. Hasonlóan nagy feladatot jelent még napjainkban is a különböző átszervezésekből adódó, úgynevezett megszűnt katonai szervezetek haditechnikájának, anyagainak beszállítása a központi raktárakba illetve a különböző tárolóhelyekre.

— *Az utóbbi évek legnagyobb feladatát a szovjet csapatkivonások jelentették* — vette át a szót *Kovács Zoltán* alezredes. — Ez mind nagyságrendjében, mind a szervezés tekintetében rendkívüli mértékben igénybe vette a katonai közlekedési szervek valamennyi tagját, s természetesen a velünk végig együtt dolgozó vasutasokat is.

Amikor sikeresen befejezték az elmúlt esztendők legnagyobb erőpróbáját, valamennyien nagyon jó érzéssel nyugtázták, hogy derekasan megállták a helyüket. Természetesen, az elismerés sem maradt el. Számos katona és vasutas részesült magas elismerésben a szovjet csapatkivonás gördülékeny, határidő előtti végrehajtásában végzett átlagon felüli tevékenységéért. Amiben természetesen annak is pozitív szerepe volt, hogy a MÁV vezetői, valamint a szovjet és a magyar katonai szakemberek, illetékes parancsnokok havonta operatív megbeszéléseket tartottak, melyeken folyamatosan értékelték az előző hónapban végzett munkát, s meghatározták, összehangolták a soron következő tennivalókat.

Akárcsak az egész társadalomban, a MÁV és a honvédség együttműködésében is előtérbe kerültek a gazdaságosság szempontjai, a pénz szerepe, a nyereségérdekeltség, illetve a maximális takarékosságra törekvés. Sajnos, a tárcaszintű szabályozás egyelőre késik, így ezen a téren nem igazán felhőtlen az együttműködés.

Operatív együttműködés

A katonák is tisztán látják, hogy amíg korábban a vasút számtalan olyan honvédelmi feladatot oldott meg, ami számára „zsebbe nyúlást" jelentett, ez a továbbiakban már nem megy. *Az új helyzethez új szabályok, új kapcsolatrendszer kell.* Méghozzá olyan korrekt módon rendezett, ami továbbra is biztosítja a hatékony, operatív együttműködést. Az ugyanis érthető, hogy a MÁV minél nagyobb bevételre, nyereségre törekszik, míg a honvédség (amely szintén anyagi nehézségekkel küzd) igyekszik a lehető legkevesebbet áldozni a vasút szolgáltatásaiért.

Az viszont mindenképpen biztató, hogy ezt az objektív helyzetet mindkét részről reálisan látják, s egyikük sem a másik kárára igyekszik saját helyzetén javítani. Ezt tükrözi az a megállapodás is, amelyet ők a maguk szintjén kötöttek, hogy *ki mit köteles csinálni, s ezért ki mit kap, illetve mit kell fizetnie.* Ugyancsak közösen keresik azokat a lehetőségeket, amelyek révén olcsóbban, gazdaságosabban oldhatják meg közös feladataikat. Ám az is tény, hogy mindkét fél elvárásai szigorodtak a másikkal szemben, amit szintén a piacgazdaság térnyerése, a gazdasági rendszerváltás követel meg.

Társadalmi érdek

Az országban végbemenő átszervezések sem a vasutat, sem a katonai szállítási főigazgatóságot nem kerülték el. A tavalyi viszonylagos „békehangulatban" a MÁV-nál kezdték leépíteni a honvédségi létszámot. Igaz, ügyeltek arra, hogy azért szükség esetén „kéznél" legyen a háborús helyzetben szükséges állomány, a „mag". Ezzel kapcsolatban *Petrák Béla* kiemelte: *„Bármilyen irányba alakuljanak a dolgok, bármilyen események történjenek az országban, a hadsereg és a vasút együttműködésére, a jó kapcsolatukra mindig szükség lesz."*

— *Nyugodtan kijelenthetem* — mondta *Sipos István*, a MÁV vezérigazgató üzemviteli helyettese —, *hogy példás az együttműködés a MÁV és a honvédség között.* Amit nagyban elősegít, hogy mindkét szervezetnél alapvető követelmény a fegyelmezett munka és a pontosság. Természetesen a közös feladatokat együtt tervezzük meg, és együtt hajtjuk végre. Még sokáig jó példa lesz erre a szovjet csapatok kivonása.

Jelenleg újfajta együttműködés van a MÁV és a honvédség közt kialakulóban. A katonai szállítás vezetőivel kidolgozták azokat a pontokat, ahol át kell alakítani a korábbi együttműködést. *„Olyan feladat nem volt és nem lesz, amit korrektül ne tudnánk megoldani."* — jelentette ki a vezérigazgató-helyettes.

Ugyanakkor azt is elmondta, hogy már korábban számba vették azokat az okokat, amelyek miatt a vasút ilyen helyzetbe került, s lényegesen visszaesett a teljesítménye és a bevétele. Az ok a múltban keresendő: *a MÁV-nál nem volt igazi versenyszemlélet, gazdaságosságra törekvés...* Ugyanakkor a vasút adminisztrációját is csökkenteni kellett az új helyzet elemzése után.

A jövő feladatainak megoldása szempontjából feltétlenül kedvező dolog, hogy a vasút — igaz dollármilliókért — kialakítja a szállítmányirányító rendszerét. Ez azt jelenti, hogy számítógépre viszik a berakott vasúti kocsikat és „végigvezetik" egészen a kirakásig. Teljesen logikus, hogy a Magyar Honvédség katonai szállítási főigazgatósága is megtette a lépéseket abba az irányba, hogy rácsatlakozhassanak a rendszerre. S talán felesleges is mondani: a MÁV ezúttal is példásan jó magatartást tanúsított. Annál is inkább, mivel szintén érdeke, hogy a szállítási főigazgatóság apparátusa folyamatosan gondoskodhasson a katonákról, figyelemmel kísérhesse a különböző nagy értékű eszközöket, veszélyes anyagokat, azokról időben tudjon minden információt. Nem hiába mondják sokan: *„a vasút az ország második hadseregе"*. S azt sem kell folyton magyarázni, hogy az ország védelme — társadalmi érdek is.

Büki Péter

A főnök nem alkuszik

A körzeti üzemfőnökségek megszűnése után az állomásfőnökségek visszakapták régi önállóságukat. A sásdi állomásfőnök *„messziről jött ember"* itt.

— Kilenczázhetvenhat ősze óta vagyok Sásd állomásfőnöke — mondja. — A pécsi körzeti üzemfőnökség megalakulása után, 1982-ben csatolták hatáskörömbe Vásárosdombó és Godisa személyforgalmú állomásokat. A vásárosdombói főnök a kereskedelmi helyettesem lett, a godisait Komlóra helyezték oktatótisztnek. Sásd állomás IV. csoportú fővonali középállomás. *Az itt dolgozóknak sérelmes ez az elnevezés.* Negyedosztályú, negyedfizetésű vasutasoknak érzik magukat. A bejárók — utaztukban — megbeszélik egymás között a leterhelést és az érte kapott fizetést. S az eredmény? Ment el innen a fővonalról beosztottam — feladva önbecsülését! — mellékvonalra, a magasabb bér miatt! — mondja szinte egyszuszra.

— Annak idején matematika—fizika szakos tanár szerettem volna lenni — folytatja. — *Apám is vasutas volt, kispénzű, öcsémet is tanították. Érettségi után kezdtem a vasúti szolgálatot forgalmi-kereskedelmi gyakornokként Nagyatádon.* Somogyszobról jártam be. Vizsga után — távirati úton — áthelyeztek Véménde. Eszembe se jutott, hogy tiltakozzam.

Később Barcsra helyezték. Nappali szolgálatból éjjel egykor ért haza. Majd Gyékényesre került, ahol megtanult szerb-horvát nyelven. Rendelkező szolgálattevő létére naponta háromszor is bejárta az állomást. Reggel mindhárom tolatásvezetőnek külön-külön elmondta a teendőket. 1971-ben Vízvárra nevezték ki főnöknek.

Felettesei — amikor Sásd állomásra kerestek főnököt — rá gondoltak. *1980—81-ben épült a mostani — tájbaillő — állomásépület az előző alapjaira. A terveket átnézették vele is. Örültek a korszerűsítésnek.* Jött a villamos-felsővezeték. A dombóvár—godisai szakasz részleges átadása a Komlóról felhozott szénvonatok villannyal továbbítását tette lehetővé. Az elmúlt évek alatt kicserélődött a személyzet.

— Következetes vagyok, elszámoltatom az embereimet a végzett munkáról — ha kell melléülök — melléállok — de a felelősségre vonást sem követi harag.

— A kapcsolatról jut eszembe ez a doboz. A három állomás rendelkezőinek telefonja van belekötve... A Sásd-felé irányuló tevékenység helyességét ellenőrizhetem vele. Megesik, hogy utólag rájuk telefonálok és korrigálom a szövegezésüket. Ne idegződjön be rosszul, ha van lehetőség a helyes kifejezések megszokására is.

Nincs ütemezés a szállításban. A feladott, Pécsvárad, Szigetvár, Mohács térségéből érkező teherkocsik a hét végére összetorlódnak, az átvevő nem bír velük, álláspénzesekké válnak. Természetesen ebbe belejátszik a vállalati hétvégi üzemszünet s az, hogy vasárnap Dombóvár nem küld kiszolgálómenetet. *Hétfőn együtt zúdul rájuk az egész hétvégi elegy. Pedig már alig van mozgó tonnájuk, még műtrágya sem érkezik annyi, mint korábban.*

Az Erdészet is máról holnapra él. Sok esetben a vásárló a maga fuvareszközével érkezik. S ha hirtelen kell egy vagon? Mire Ő kiharcol egyet, már jelentkezett egy magánvállalkozó! *Miért nem lehet egy ekkora állomásnak saját rendelkezésű kocsiparkja?*

— Megállapodást kötöttünk a fenti bajok orvoslására a terményforgalmival, hogy szombat délig dolgoznak, s az ezután érkezőket — ha a dombóvári menet be is állítja — csak hétfő délutánig kell kijelentenie — magyarázza. — A raktárnok munkaidejét is ehhez szabályoztuk. Szombaton csak hat órát kell dolgoznia.

Valamikor az állomásfőnök hatáskörébe tartozott, hogy községéből feltöltse a szükséges vasúti létszámot. Most mi megvagyunk, s úgy irányítom a kiképzést, hogy magunk adjuk a helyettesítőt.

A megszűnt üzemfőnökség hatásköréből visszajött ténykedésekhez újra kell tanulni az utasításokat. Pénzügyileg a megadott keretből gazdálkodunk. Még nincs minden a helyén. *A menetrendszerkesztéshez kérnek ugyan tőlünk javaslatot, de mindig akad magasabb szempont, ami miatt elvetik utasaink kérését.*

— A szemléletváltás kifejezést gyakran halljuk, de meg kell jegyezni, hogy a hivatás kifejezés csorbát szenved. Ma már csak akkor vállalnak el az emberek munkát, ha tudják előre, hogy mennyi bért kapnak érte. Nem számolnak azzal, hogy a tisztesség is hoz pénzt, ha nem is azonnal. Van erre példám még szolgálattevő koromból. A főnököm az állomásudvarban lakott, s az egyik váltókezelő természetesnek vette, hogy amikor az őszi avart elsöpri, nem áll meg félúton, hanem a főnöklakás előtt is végigtisztítja az állomást. Egyszer arra jön a munkatársa, s ijedten kérdi:

— Te, ezt is mondta az öreg?

— *Nem tudom, hogy jól érzékeltetem-e, hogy a dolgozó nemcsak a saját váltójánál van szolgálatban, hanem a vasút egész területén.*

Amikor Sásdra jöttünk, a feleségem — aki Gyékényesen anyaggazdálkodó volt — még gyesen volt a kisebb fiunkkal. Nem tudtam elintézni, hogy a helyi pft. átvegye irodai segéderőnek. Most kesztyűvarrással foglalkozik. Ide építettem a családi házamat, én már idevalósinak érzem magam. *A község is elfogadott, az állomási beosztottjaim is. Összefogva csinosítjuk az állomást, festünk, mázolunk, parkosítunk, kavicsozunk, takarítunk. Együtt is ünnepelünk.* Azt tudomásul kell venni, hogy a szolgálat miatt nem lehet mindenki mindig jelen.

„Mindenki olyan kalappal köszön, amilyen van" — tartja a közmondás. Nos, az én kalapom — lehet, hogy nem az utolsó divat szerinti fazon —, de pont illik a fejemre, tisztán tartom, s ünnepeken virág is kerül a szalagja alá...

K. T.

Ha kevés lesz a létszám, ki söpri majd a peront?

A külsőleg csakúgy, mint belül szépen rendben tartott állomást szemlélve az embernek az a benyomása támad, hogy ez már talán nem is a Magyar Államvasutak. Aztán *Pozsár András* állomásfőnök-helyettes szavaiból rövidesen kitűnik: a MÁV területén járunk.

— Elsődleges rendeltetésünk szerint mi a Kelebián át belépő vonatok rendezését végezzük — kezdi a tájékoztatást Pozsár András. — *Két-három éve jó hónapban még legurítottuk a 22 ezer kocsit, ami most nem több nyolcezernél.* A csökkenés megközelítőleg hatvanszázalékos. Pedig az akkorival szemben most már a feltételek is meglennének a folyamatos munkavégzéshez, csak éppen az elegy hiányzik. A stagnáláshoz persze nagyban hozzájárult a jugoszláv háborús helyzet és a Szovjetunió válsága is. Én abban bízom, hogy e két térségben előbb-utóbb helyreáll a stabilitás, s a határforgalom eléri, vagy legalábbis megközelíti a korábbit, Kiskunfélegyháza pedig újra a régi képét mutatja majd. Itt a környéken csupán a mezőgazdaságban mutatkozik némi mocorgás, a statisztika szerint a tavalyi évük jónak mondható, búzából, kukoricából, cukorrépából óriási mennyiséget takarítottak be. Utóbbiból annyira jó volt a termés, hogy még a földben is maradt belőle... Úgyhogy a helyi, mezőgazdasági jellegű föladások, valamit pótoltak a Kelebia felől elmaradt árutonnákból.

— A kevesebb fuvar lehetővé teszi, hogy mindinkább előtérbe kerüljön a minőségi munka — folytatja az állomásfőnök-helyettes. — Pár évvel ezelőtt még évente 25-30 tárgyi balesettel kellett szembenéznünk, tavaly mindössze egyetlen váltófelvágás terhelte a számlánkat. Azt persze nem hallgathatjuk el, hogy mindez kicsit összefüggésben áll a forgalom sorvadásával.

— A teherforgalom ekkora méretű csökkenése következtében mondhatni, fordítottan arányos létszámfelesleg keletkezett, legalábbis hálózati szinten. Lesz-e elbocsátás Kiskunfélegyházán?

— *A létszámleépítés természetesen nálunk is megkezdődött, bár elbocsátásokra mindeddig nem került sor és jelenleg nem is tervezünk.* A fölöslegessé vált munkakörökben dolgozókat részben átcsoportosítottuk, részben pedig korengedményes nyugdíjba küldtük, bár ez sem aratott osztatlan tetszést az érintettek részéről. De meg kell érteniük, hogy a sok rossz közül ez lehetett az egyetlen racionális megoldás, mert nincs annál kellemetlenebb, mint amikor régi vasutasokkal kell közölni, hogy érdemei elismerése mellett nem tudjuk tovább foglalkoztatni. Ezek az emberek helyi viszonylatban óriási hátrányba kerülnének, a városban, a környéken nincsenek munkahelyek. Félegyházán is nagy a munkanélküliség, a még meglevő vállalatok, téeszek a csőd szélén egyensúlyoznak. *Az a vasutas, aki tőlünk az utcára kerül, belátható időn belül nem fog tudni újra elhelyezkedni.* I

Hogy mi lesz a jövőben, ha tovább csökken a teherforgalom? Legfeljebb okoskodni lehet, biztosat mondani nem. Ha olyan frekventált pályaudvart, mit Rákosrendező be mertek zárni, akkor az ennél kisebb állomásokon is könnyen beszüntethetik az elegyfeldolgozást. *Damoklesz kardja itt lóg a fejünk fölött, érzi ezt mindenki,* ennek hatására a dolgozók között éppúgy, mint a vezetők körében ideges a hangulat. A dolgozó azért ideges, mert a létbiztonsága forog kockán, a vezető meg azért, mert nem tudja, mit csináljon az embereivel. Én személy szerint egyet értek azzal, hogy ezt a forgalmat csökkentett létszámmal is le lehet bonyolítani. De csak addig, amíg a technika, a műszaki konstrukció üzemszerűen működik.

Félegyházán viszonylag korszerű az állomás, de a magyar vasútnak nem ez az általános jellemzője. Nyilván, már annak idején is azért foglalkoztattak látszólag nagy létszámot, mert annyira volt szükség a balesetmentes üzemvitelhez. Mi lesz akkor, ha a biztosítóberendezés elromlik és a váltókat minden vonat előtt, minden vonat után kézzel kell állítani? Ilyen esetekben minden mozzanatot az utasítás szabályoz, ha be kell tartani, lehet, hogy nem lesz rá megfelelő ember. Vagy egy másik: *Kiskunfélegyháza mindig elismerten a tiszta, rendezett állomások közé tartozott.* Attól félek, ha a létszám egy kritikus szint alá csökken, esztétikailag sem a vasút, sem az utazóközönség elvárásainak nem fogunk tudni megfelelni. Mert a forgalmi szolgálattevőt nem küldhetem ki peront söprögetni.

Thorday Zoltán

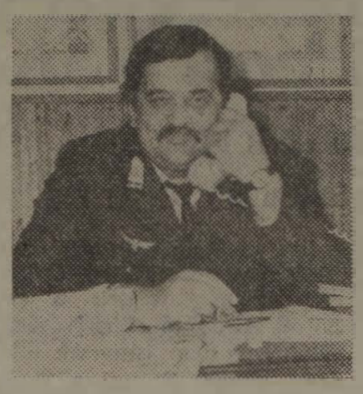
Szolnoki pillanatkép

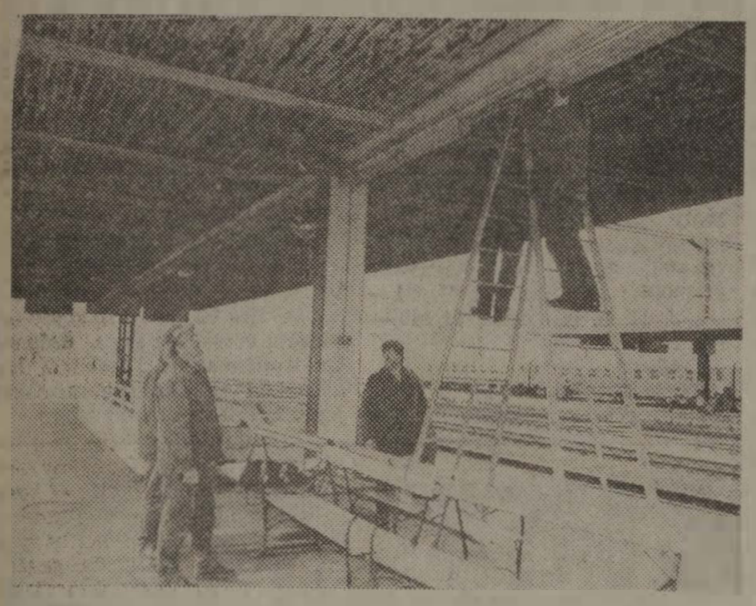
Létszámcsökkentés kényszer nélkül

Barttsa György szolnoki állomásfőnök megkönnyebbült sóhajjal nyugtázza, amikor megtudja, hogy „egy rendes" laptól vagyunk, mivel mostanában a „szakszervezeti vonalon" annyian kértek már tőle nyilatkozatot.

— Múltkor voltak itt a szabad szakszervezeti laptól, az Adácsi Híradótól, aztán ott van a VDSZSZ újságja, nem is tudom, mi a neve, hogy a Vasút Világát ki ne felejtsem. *Szolnokon az érdekvédelem letéteményese nagyobb részt a VSZ, és kisebb befolyással a VDSZSZ.*

Szolnok örök dilemmája a csomóponti helyzetből következik. Ők az egész hálózatra „dolgoznak rá", ők adják a vonatkísérő személyzetet, itt takarítják, innen indítják a szerelvényeket. A tolatóvonatokat is Szolnok állítja ki, s az elegytovábbítás is rajtuk keresztül történik. Ugyanakkor a teljesítmény a debreceni vagy éppen a szegedi igazgatóságnál jelentkezik. Szavaiból az is kiderült, hogy szívesebben tartoznának ismét Budapesthez, mint most Debrecenhez.





Szolnok ma Záhony és Ferencváros mellett az ország legnagyobb teherpályaudvara. A kihasználtság sajnos itt is csak egyharmados.

Amíg beszélgetünk, telefonon keresik a szakszervezeti ügyvivők. Éppen ma van Debrecenben a területi létszámegyeztetés. Kéri őket, hogy ragaszkodjanak a megbeszélt létszámhoz, vagyis a 669 főhöz.

— *Tavaly 720-an voltunk, ebből jött le a kilenc és fél százalékos létszámcsökkentés, amit korengedményes nyugdíjazással meg tudtunk oldani.* Csakhogy ez bért von el, és embert sem állíthatok be helyettük. Mindenesetre kényszerrel senkit sem kell elküldenem, de az állomás belső struktúráját a feladatoknak megfelelően kell átalakítani. A lecsökkent áruforgalom miatt nincs szükség adott esetben például 60 raktárnokra, csak 42-re, ám az utazóknál ugyanakkor hiány van. Az átképzés viszont nagyon problematikus. Teszem azt, egy adminisztrátorból nem csinálhatok sarust... A létszámcsökkentés nem mehet a biztonságos üzemeltetés rovására és nem lehet a forgalmat akadályozó hatása!

T. J.

Nem kell hozzá jóstehetség

Kocsihiány miatt „elúszik" a fuvar

Egy betöréses lopás helyszínelésének kellős közepébe csöppentem Mezőkövesden. Az éjszaka feltörték a raktárt és elvittek egy kétszáz literes hordót. A rendőrök tíz perc alatt végeztek a helyszínelésel, a főnök majd megteszi a feljelentést. Ennél többet beszélni sem érdemes az ügyről, *Csányi Ferenc* állomásfőnököt is inkább a forgalom alakulásáról faggatom.

— A fürdőnek valaha külön megállója volt. Ma nyomát sem lelni...

— *Mezőkövesd-Hőfürdőt már vagy tíz éve megszüntették, nem is indokolta semmi a további fenntartását* — tájékoztat az állomásfőnök. — A megállótól jó két kilométeres földút vezetett a gyógyfürdőig. Innen, az állomástól viszont autóbusszal mehetnének, ha volna buszjárat. Megmutathatom a Volán menetrendjét, naponta három járat közlekedik a fürdőig, az is csak munkanapokon. Állítólag a helyi közlekedés nem kapott támogatást az önkormányzattól, válaszként drasztikusan csökkentették a járatok számát. Az egészből a taxisok profitálnak a legtöbbet, konkurencia híján monopolhelyzetbe kerülnek, mert a két-három bőrönddel érkező idős embereknek nincs sok választási lehetősége. Annyit tudunk segíteni, ha látom, hogy tizenöten, húszan összejönnek, beszólok a Volánnak: *ugyan küldjenek valahonnan egy autóbuszt.* Jóindulatban nincs is hiány a részükről, de azért erre közlekedést alapozni nem lehet.

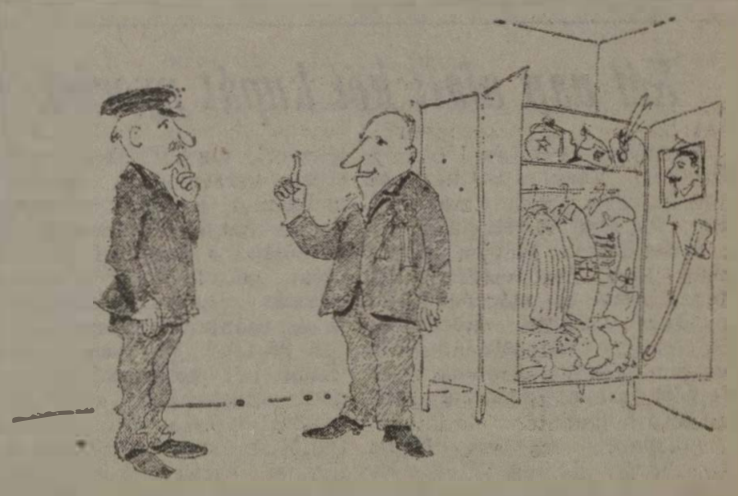
— Hogyan alakult az állomás személyforgalma?

— *Eddig nem panaszkodhattunk, tavaly voltak olyan hónapok, hogy 17 ezer menetjegyet is eladtunk.* Idén februárban tízezret... Mondhatjuk persze, hogy február mégiscsak téli hónap, de az igazság az, hogy az embereket érzékenyen érintette a legutóbbi áremelés, csak akkor utaznak, ha nagyon muszáj. Csökkent a bejárók száma is, mert rendszeressé váltak az elbocsátások. Miskolcon azoktól szabadulnak meg először, akik vidékről járnak be, hogy ne kelljen fizetniök a bérletet.

Mezőkövesden sem jobb a helyzet és ez a teherforgalmon is lemérhető. *A dohánybeváltó, az Áfész, a Tüzép lemondta iparvágányát,* nincs rá szükség. Szénből hegyek állnak, mert 370 forintért senkinek sem kell. Egyedül a „Matyó" téesz, a megye legnagyobb termelőszövetkezete még tartja magát, igénybe is vennék a vasutat, de — kimondani is szégyen — *nem tudunk számukra megfelelő kocsikat kiállítani.* Tegnap is elmaradtunk kettővel, ma pedig egyet sem tudunk nekik adni.

Óriási az ellentmondás! Én megyek, szervezem a fuvart, *s amikor volna mit szállítani, sajnálkozva tárom szét a karomat, mert kocsi az nincs.* A múltkor a következő hétre 28 fedettet kértek berakásra. Nosza, fölhívtam a kátégét, megkérdeztem: milyen esélyünk van a 28 kocsira. Az illető azt felelte: *hogy ő kátégés, nem pedig jós...*

(Thorday)



Tudja kolléga, én már a pártállam idejében is elmondtam a véleményemet

(Szenkovits Viktor rajza)

Várad nagy ünnepei

Nagyvárad „Erdély kapuja". Köteteket írtak róla és pár szavas hasonlatokba próbálták sűríteni a város lelkét: Peceparti Párizs, Körös-parti Athén, s még a Kossuth adományozta Birmingham. Párizs napfényben vagy az est mesterségesen villódzó fényeiben a legjellegzetesebb: Várad holdfényben. Adynak érzéke volt az ilyen effektusokhoz. Többnyire holdfényben mutatja, akár versben, akár prózában beszél róla.

Arany János a *Szent László* című balladájában nem véletlenül verselte meg a remek legendát. Mindketten Bihar gyermekei voltak. Arany ott született, *Szent László* pedig a váradi székesegyházban — amelyet ő alapított — nyugodott. Tisztelete folytonossága Váradon a reformáció s a török hódítás miatt megszakadt. Fej ereklyéje, annak becses ereklyetartója ma a győri székesegyház féltett kincse. Csodás vízfakasztásai közül nem egy — szentkútként — máig búcsúsok tömegeit vonzza, mint Búcsúszentlászló, Mátraverebély-Szentkút.

1992. nagy ünnepe Váradnak. Első írásos említésének 900 éves, I. László szentté avatásának 800, a török kiűzésének 300 éves évfordulója.

Szent László Árpád-házi király a népmondák és egyházi legendák legnépszerűbb alakja a magyar szentek közül. Erdély védőszentje. A magyar lovagkor példaképe. Hírnevét hadi dicsőségeinek és korában szokatlan, átlagon felüli műveltségének köszönheti.

Az isteni gondviselés adta őt a magyar nemzetnek, az első szent király halálát követő négy évtizedes viszály után. Uralkodása sorsdöntő. Vezetői képességével, vitézségével és életszentségével mentette ki a magyarságot a belső vészek örvényéből, s a külső ellenségek támadásaiból. Politikai szervezőmunkájával párhuzamosan újította meg az egyházi életet, újjászervezve, továbbfejlesztve intézményeit.

A magyarok 896-ban foglalták el az akkor még jelentéktelen települést. A hagyomány szerint *Szent László* „Bihar vármegyében, a Körös folyó mentén vadászat közben talált egy helyet — írja *Thuróczy* —, és angyali intelemre elhatározta, hogy monostort alapít *Szűz Mária* tiszteletére. Ezt a helyet Váradnak nevezte el". Az alapítás után egy prépostot és 24 kanonokot helyezett el benne, s ide tette át Bihar városából a bihari püspökséget. Első püspöke — 1095-ben történt megkoronáztatásáig — *Könyves Kálmán* herceg volt. Ide temették az alapító királyt 1095-ben, és síremléke 1192-ben történt szentté avatása után zarándokhely, ünnepélyes aktusok színhelye lett. (Szent László királyon kívül e székesegyházban temették el Kálmán király fiát, az 1131-ben elhunyt II. Istvánt; 1235-ben II. Endrét; 1319-ben Károly Róbert feleségét; majd 1437-ben Luxemburgi Zsigmondot.)

Szent László sírja felett való eskiivés perdöntő erővel bírt: a 13. századból fennmaradt az itt tartott istenítéletek jegyzőkönyvének egy töredéke, a Váradi Regestrum.

A középkorban *Szent Lászlót* a pogányok ellen harcoló kegyes lovag király alakjában ábrázolták, így ismerte a néphagyomány is. Hatása népe körében egyre növekedett, egyesek szerint még *Szent Istvánét* is felülmúlta. A nagyváradi székesegyház előtt — Zsigmond király jelenlétében — 1390-ben állították fel az alapító király életnagyságú lovas bronzszobrát, a Kolozsvári testvérek Márton és György remekművét. Állítólag ennek mása a győri székesegyház hermája, amely fenséget, erőt, egyúttal nyájasságot sugároz: ez volna a szent király igazi arca. A mindig győzelmes *Bátor László* lett a magyar katonák védőszentje.

Várad fénykorát a Hunyadiak idejében élte. *Vitéz János* püspök, majd *Janus Pannonius* idejében élénk irodalmi élet színhelye lett. A mohácsi csata után János király kezébe került. Itt tartotta udvarát, ide gyűltek össze a nemzeti királyság hívei. Várad ekkor Erdély központja volt. 1660-ban azonban a török elfoglalta. A város és a vár romhalmazzá vált. *Ekkor pusztultak el a Kolozsvári testvérek bronzszobrai. A védőkből csak 300-an maradtak életben.* Az innen menekült főiskola megmaradt hallgatói és tanárai alapították Debrecenben a kollégiumot. A török megszállás alól, egyévi körülzárás után, 1692. június 6-án, császári katonaság élén *Heisler* tábornok szabadította fel Váradot. (Ennek ünneplik három évszázados jubileumát.)

Várad idei hármas évforduló ünnepei mai magyarságtudatunkat őrzik.

Dr. Domonkos János

Hová tűntek a munkásfigurák?

Beszélgetés Horváth Sándor színművésszel

Széchenyitől Batsányiig megannyi történelmi karakter megszemélyesítője. Markáns arcú munkásfigurái nyomán a nézők közül sokan hiszik úgy, hogy egyenesen az esztergapad mellől érkezett a világot jelentő deszkákra, a filmvászonra. *Horváth Sándorra,* a szakma és a publikum igazán először az Eklézsia megkövetése című *Németh László-darabból* készült tévéjátékban figyelt föl, amiben a kolozsvári tipográfust *Misztótfalusi Kis Miklóst* alakította megrázó erővel.

— Soha életemben nem jut eszembe, hogy színész legyek, ha nincs egy *Szűr Jóska* nevű iskolatársam, aki egy működő társulatban játszott. Ő beszélt rá, hogy jelentkezzek vele együtt a főiskolára. Mivel én a Fradiban kézilabdáztam, a TF-re akartam beiratkozni, de „vesztemre" a Színművészetin előbb volt a felvételi. Mondanom sem kell, hogy Jóskát nem vették föl, engem viszont elsőre.

— Ezek szerint Ön budapesti? Én valahogy gondolatban mindig a Sós Imre, Szirtes Ádám nevével fémjelzett, faluról fölkerült nagy generáció második hullámához soroltam...

— No, korántsem vagyok én ős pesti. Még a szlovák kitelepítések előtt településünk át Pozsony megyéből. A gimnáziumot nem is tudtam ezért folytatni, Zuglóban laktunk, ott jártam polgáriba, ahol sajnos latint nem tanultunk, amit én még ma is nagyon sajnálok. Aztán a Márvány utcai felsőkereskedelmiben érettségiztem, ahol kedvenc tanárunk a nagyszerű író és humanista. *Szentkuthy Miklós* volt.

— Mi történt a főiskola elvégzése után?

— Egerbe szerződtem, de ott szilenciumot kaptam, *elküldtek, mivel az '57-ben kinevezett* új sarzsikkal léptennyomon összeakasztottam a bajszomat. A forradalom idején végig Pesten voltam, jártam-keltem a városban, a rádiónál saját szememmel láttam, mi történt. A tapasztalataimat persze Egerben elmondtam a kollégáknak, ami aztán az elvtársaknak nagyon nem tetszett. Nem hagyhattam, hogy elhazudják a forradalmat. Nemcsak a színházból, de a városból is kitiltottak. Ezután Kaposvár, Miskolc, Pécs következett, majd Szolnok és Veszprém.

— A majd két évtizedes országjárás miként ért véget?

— *Rényi Tamás* Sikátor című filmjében játszottam egy emberséges párttitkárt, aki aztán bele is bukik az emberségébe. Erre az alakításomra figyelt föl *Hajduffy Miklós* és meghívott az Eklézsia megkövetése című tévédráma főszerepére. *Misztótfalusi Kis Miklóst,* az erdélyi könyvmetszőt alakítottam. A szakmai siker óriási volt, több színház is megkeresett, a József Attilához szerződtem. Azért oda, mert ők megígérték, hogy időnként kölcsönadnak a Madáchnak, ahol *Pecsi Sándor* szerette volna velem megosztani a szerepeit. Sajnos *Pécsi Sanyi* meghalt, és a dologból nem lett semmi.

— Volt egy időszak, amikor kivált a tévéjátékokban Horváth Sándor jelentette a magyar munkást. Ma már nem hívják ilyen szerepre, mert kikoptak a moziból, tévéből a munkás-tematikájú filmek.

— Ezt én nagyon rosszallom, de ne higgye, hogy csak a szereplehetőség miatt... Egyszerre nevetséges és tragikus, hogy ma szinte kizárólag a frakkos, szmokingos, csokornyakkendős urakat láttatják, s az ő valóságukat akarják valóságként elfogadtatni. *Pedig megint szükség lenne a munkásemberek mindennapjait megmutatni, problémáikat tükröztetni.* Hogy én a közönség szemében kiköpött melósfazon voltam az számomra megtisztelő, mert azt bizonyítja, hogy sikerült ráéreznem arra az egyszerűségre, ami a figura hiteles megformálásának egyedüli eszköze.

— Amennyire figyelemmel kísértem a sorozatot, feltűnt, hogy a nyomda volt benne az egyedüli nagyüzemi, munkásközeg. Aztán, ahogy Vágási Feri, a másik „nyomdászhős" kilépett, eltűnt a nyomda is...

— A sorozat is igyekszik valamiképpen leképezni a külső helyzetet. Ahogy én tudom, az olyan nagy nyomdák, mint például az Athenaeum is, ahol a felvételeket készítettük, megszűnik nagyüzem lenni, kisebb káeftékre bomlik. Nos, Feri ezt akarta megelőzni, amikor elment „tőlünk". Mivel ő azért hozzám képest főszereplő, nyilván a film a továbbiakban az ő sorsának alakulására figyel. Utalás történt már az egyik részben arra, hogy így én, vagyis az általam alakított Géza bácsi nagyon egyedül maradt, és szeretne odamenni, ahol fiatal barátja dolgozik. Amíg a forgatókönyvírók nem hoznak bennünket össze, addig csak néha találkozunk. A kocsmában, hogy Feri érdekében „nyomozzunk", vagy mint legutóbb karácsonykor, Vágásiéknál, ahova kocsonvára volt hivatalos Géza bácsi is.

— És hogy ízlett Vágási asszony kocsonyája Géza bácsinak, akarom mondani Horváth Sándornak?

— Nagyon finom volt...

(Tódor)

Aranyérmet nyert Virágh Mónika

Mónika a dobogó tetején

A Budapesti HSE küzdősportcentrumában rendezték meg az idei junior dzsúdó Magyar Köztársasági Kupa női és férfiversenyeit, amelyen különösen a „vasutas" lányok remekeltek. Virágh Mónika, az MVSC reménysége a +72 kg-os súlycsoportban győzött: Kiss Anita (MVSC, 56 kg), Weisz Marianna (MVSC, 66 kg), ezüst-; Vészi Klára (PVSK, 52 kg), Fekete Ilona (PVSK, 56 kg) és Lugosi Petra (MVSC, 72 kg) bronzérmet nyert. Csapatversenyben a Miskolci VSC a második helyen végzett a Debreceni SI mögött.

B. P.

Két nap alatt két kupát nyertek

Március 14-én és 15-én a Szentesi Vasutas SC kézilabdás lányai a győztest megillető két kupával tértek haza.

Kisszálláson volt az a március 15-e tiszteletére kiírt torna, amelyet március 14-én a Bács Megyei Kézilabda Szövetség rendezett. A hét csapat közül a Szentesi VSC felnőtt csapata szerezte meg az első helyet.

Másnap, március 15-én, Orosházán léptek pályára az SZVSC ifi lányai. A tíz csapat közül a szentesiek szerepeltek legeredményesebben és az eredményhirdetéskor a dobogó legmagasabb fokára állhattak. A díszes kupával együtt vitték haza Orosháza Polgármesteri Hivatalának elismerő oklevelét.

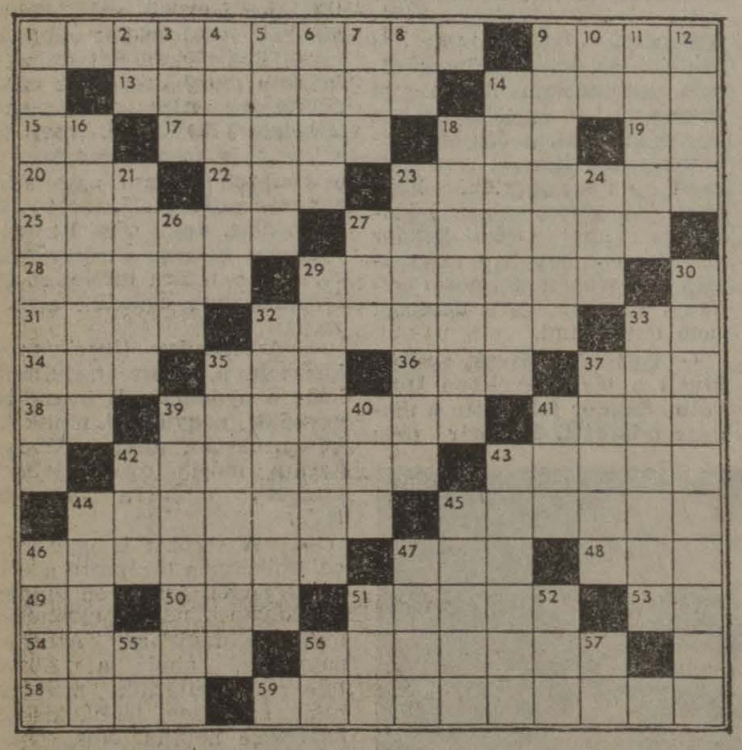
Ruzs Molnár László csapatvezető, *Gedai Antal* társedző és kézilabdáslányaik nagy sikerrel szerepeltek a márciusi versenyeken. Az ifik győzelmét a diáksport eredményeként is beírhatja sportnaplójába a szentesi Klauzál utcai iskola, a kézilabdázó vasutas lányok bázisiskolája és utánpótlási forrása.

A 26 tagú szakosztály további két körmérkőzésre kapott meghívást, amelyekre a közeljövőben kerül sor. A felnőttek már készülnek a júniusi osztályozó mérkőzésre, amelyet Makó csapatával játszanak. Tét az NB II-be való feljutás. Az ifjúsági csapat a diákolimpiára készül.

Nagy dolog ma a pénztelenségben talpon maradni. A szentesiek lelkesedésükkel felülkerekednek a nehézségeken és szorgalmasan edzenek, készülnek a versenyekre.

Fogas Pál

A szomszédnak is jut belőle



Vízszintes: 1. Egy földrajzi név. 9. Karib-tengeri ország. 13. Levél vége lehet. 14. Turkeeztán folyó. 15. Ezer közepe. 17. ... Dei, Isten bárónya. 18. Harap. 19. Húsz fele! 20. Időmérő. 22. Fogzománcdarab! 23. Indiai tengerpart. 25. Az USA egyik állama. 27. Szervező üzletember. 28. Olasz hegedűkészítő család. 29. ...-harmadából. 31. Szegecs. 32. Dárdaszerű fegyver. 33. Éneklő hang. 34 C. T. O. 35. Győr megyei helység. 36. A seben keletkezik. 37. Stan társa. 38. Ital egynemű betűi. 39. Kénsav. 41. Tufakeverék. 42. Magas rangú katona. 43. Petrarca szonettjeinek nőalakja. 44. Udvariasan felszólítja. 45. Gyors vulkanizáló. 46. Algériai város lakója. 47. Mohács fele. 48. Végek nélkül tanít. 49. A rádium vegyjele. 50. Férfinév. 51. Dunántúli folyó. 53. Hangtalanul esd. 54. Erdélyi bányaváros. 56. Díszít, ékesít. 58. Fordítottja erős megrázkódtatás. 59. Földközi-tengeri.

Függőleges: 1. Együtthangzás. 2. Bánat. 3. Katalógusban van! 4. Budai utca. 5. Ritka női név. 6. ... Mária, Petőfi édesanyja. 7. Makacs páros betűi. 8. Hangtalanul látó. 9. Török mesefigura. 10. Babilónia legrégibb városa. 11. Hajdú társmegyéje. 12. Szibériai folyó. 14. ... Erzsébet, magyarnótaénekes. 16. Remete. 18. Pénzzel, mai nyelven. 21. Ilyen beszéd is van. 23. ... entia, rosszindulat. 24. Az egyik politikai ágazat. 26. Vattadarab! 27. Meleg az elején. 29. Olasz város. 30. Hólyaghúzó, mérgező vegyület. 32. Fenntartása. 33. ... Jean Paul (1838—1921) francia történeti festő. 35. T-vel a végén hajnalhasadás. 37. Női név. 41. Szobahatár. 42. Végső intelmei! 43. Pandzsab főhelye. 44. Több állam pénzneme. 45. Lengyel fürdőváros. 46. Arab állam. 47. Majomfajta. 51. Csak félig kedves. 52. Latyak. 55. Sípol egynemű betűi. 56. Ellentétes kötőszó. 57. Líra páratlan betűi.

Beküldendő: az ország neve, amelyben a vízszintes 1. túlnyomó része található.

Beküldési határidő: április 23.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Tanzánia.

Könyvutalványt nyertek:

Boros Zsigmondné, Vác, Althann u. 10. 2600; **Papp Ferenc,** Budapest—Nagytétény, MÁV-állomás 1225; **Miklya Ildikó,** Budapest, Torbágy u. 3. 1118; **Szakszon József,** Orosháza, Állomás tér 6. 5900; **Horváth Katalin,** Szolnok, Orosz Gy. u. 1. 5000.

A meglepetéscsapat

Női kosárlabdában bajnok a Pécsi VSK

A női röplabda NB I-ben bronzérmes lett a BVSC

A női kosárlabda NB I-ben a rájátszás ötödik mérkőzésén, Pécsett dőlt el a bajnoki cím sorsa. A két vidéki csapat, a Pécsi VSK, Co-order és a Diósgyőri KSK-SeM, az addig lejátszott négy mérkőzés után — két-két győzelemmel a hátuk mögött — döntetlenre állt. Éppen ezért az utolsó összecsapásnak kellett döntenie: *melyik a jobb csapat, kettőjük közül ki nyeri a bajnokságot.*

Mintha a sportág pécsi hívei megsejtették volna, hogy ezen a március végi csütörtök délutánon nem mindennapi látványban lesz részük. A játék kezdetére ugyanis megtelt a Városi Sportcsarnok. *A lelátókon hatezer néző buzdította a vasutas lányokat.* Azok pedig valósággal szárnyaltak a játéktéren, s öt perc alatt 10:3 arányú vezetésre tettek szert. Később magára talált az ellenfél és a 30. percben — ha csak egy ponttal is —, de rövid időre átvette a vezetést.

Ekkor a hazaiak erősítettek. A nézők fergeteges buzdításától kísérve izgalmas „üldözőverseny" kezdődött. Egy ideig még fej-fej mellett haladtak. A mérkőzés utolsó percei azonban a pécsi lányoké volt. *S végeredményben 76:68 arányban megnyerték a mérkőzést, ami együttal a bajnoki címet is jelentette.*

A Pécsi VSK női kosárlabdázói ezzel a nagyszerű teljesítménnyel, fennállásuk óta első ízben nyertek bajnokságot. Hogy kik harcolták ki a győzelmet? Íme a névsor: *Czigler Tímea, Czékus Zsuzsanna, Halász Judit, Sajni Beatrix, Sztojkovics Éva, Horváth Judit, Rébay Dóra, Veres Judit, Jolanta Vilutyte és Papp Katalin.* A sikercsapat mestere: *Vertetics István.*

Hogyan értékelte az edző csapata sikerét? Szerényen úgy nyilatkozott, hogy a kemény edzések, a hazai bajnoki és a nemzetközi mérkőzéssorozat megedzették a csapatot. A döntő mérkőzésen a játékosok nem ismertek elveszett labdát. S ami a jövőre nézve biztató: fizikailag és idegileg is jobban bírták.

Ami pedig a mérkőzés hangulatát illeti, az csodálatos volt. Olyan volt a sportcsarnok mint az aréna. *Tombolt a közönség.* S amikor véget ért a mérkőzés, hosszan ünnepelték az újdonsült bajnokcsapatot.

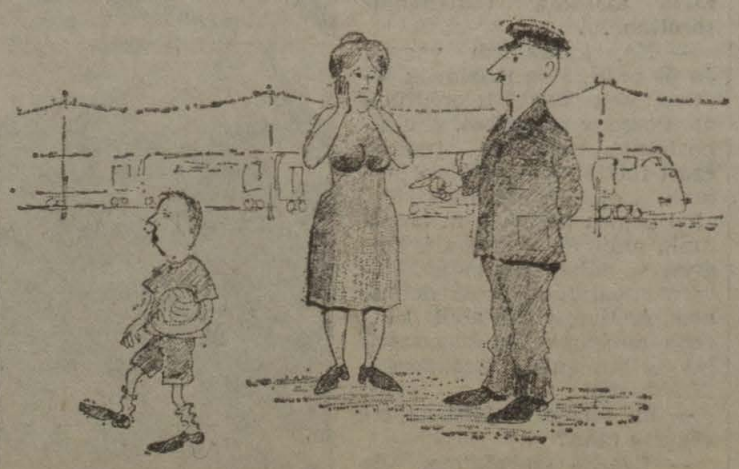
Pécsett a labdarúgás mellett a kosárlabda a legnépszerűbb sportág. Népszerűségét a vasutas egyesület alapozta meg. *A PVSK-nak ugyanis évtizedek óta eredményesen működik ez a szakosztálya.* Volt időszak — a hatvanas évek —, amikor a férfiak voltak a jobbak. Mostanában a gyengébb nem képviselői szállítják a legtöbb sikert az egyesületnek. Káprázatos bajnoki és nemzetközi kupaszereplésükkel *nemcsak a város sportszerető közönségét, hanem a vasutasok szimpátiáját is kivívták.* A bajnoki címet eldöntő mérkőzés után ugyanis a vasútigazgatóságban és a csomópont szolgálati helyein még napokig elismerően beszéltek a kosárlabdáslányokról, az év meglepetéscsapatáról.

A női röplabda NB I-ben is volt egy vasutas csapat, a BVSC, amely érmért játszott. Az ellenfél a Vasas SC, nem egykönnyen adta meg magát a bronzéremért vívott csata utolsó összecsapásán. Végül az otthonában játszó BVSC-nek sikerült magához ragadni a kezdeményezést és *3:1 arányban legyőzték a Vasast.*

Két sportágban egy arany- és egy bronzérem fémjelzi a vasutassport újabb sikereit. Ehhez csak gratulálni lehet.

(vf)

A női kosárlabda NB I. 1991—92. évi bajnoka, a PVSK Co-order együttese. Balról jobbra: Vertetics István edző, Sajni Beatrix, Pálvölgyi Anett, Sztojkovics Éva, Czigler Tímea, Jolanda Vilutyte, Papp Katalin, Radnai Lászlóné technikai vezető. Guggolnak: Rébai Dóra, Veress Judit, Horváth Judit, Halász Judit, Czékus Zsuzsanna



Mama, baj van a gyerekkel. Képzeld, azt mondta, hogy vasutas akar lenni!

(Szenkovits Viktor rajza)

Van szabad beutaló

Az alábbiakban közöljük a szabad kedvezményes üdülési lehetőségeket. Jelentkezni lehet a Vasutasok Szakszervezete szociálpolitikai ügycsoportjánál munkanapokon 9—13 óráig: a 19-77; 48-13; 19-57/165. sz. telefonszámon. A beutalójegyeket az alapszervezeteken keresztül juttatjuk el a jelentkező részére. Beutalójegyet csak rendkívül indokolt esetben, megfelelő igazolásokkal ellátva fogadunk vissza.

Magaslat:

Lillafüred V. 20—27-ig I. o., egyéni 3280,—; **Bakonybél** V. 21—VI. 3. III. o., egyéni 2360,— **Lillafüred** V. 6—19-ig II. o., egyéni 4200,—; **Lillafüred** V. 6—19. I. o., egyéni 4900,—; **Miskolctapolca** V. 14.—27. I. o., egyéni 4900,—; **Mátraháza** V. 21—VI. 3. I. o., egyéni 5740,—; **Galyatető** V. 14—27. I/A, egyéni 6020,—; **Bakonybél** V. 21—VI. 3. III. o., házaspár 6720,—; **Pécs** V. 8—21. II., házaspár 8400,—; **Pécs** V. 22—VI. 4. II. o., hp. 8400,—; **Mátrafüred** V. 6—19. I. o., házaspár 9800,—; **Mátrafüred** V. 20—VI. 2. II. o., házaspár 11 480,—; **Mátraháza** V. 21—VI. 3. II. o. házaspár 11 480,— Ft.

Gyógy:

Hévíz Flavius V. 13—26. II. o., egyéni 4760,—; **Szeged** V. 6—14. I/A. házaspár 7740,—; **Hajdúszoboszló Hortobágy** IV. 23—V. 6. II. o. házaspár 8400—, **Hajdúszoboszló Hortobágy** V. 7—20. II. o. házaspár 8400,—; **Hévíz Flavius** V. 13.—26. II. o., házaspár 9520,—; **Hajdúszoboszló Tóparti** V. 21—VI. 3. II. o., házaspár 9520,— **Gyula** V. 7—20. I. o., házaspár 9800,— **Hévíz Panoráma** V. 7—20. I. o., házaspár 11 480,—; **Hévíz Panoráma** V. 21—VI. 3. I. o., házaspár 11 480,—; **Hévíz Panoráma** V. 7—20. I/A. házaspár 13 720,—; **Hévíz Panoráma** V. 21—VI. 3. I/A, házaspár 13 720,— Ft.

Balaton:

Balatonfüred Horizont V. 21—VI. 3. III. o., házaspár 6160,—; **Siófok Viola** V. 22—VI. 3. II. o., házaspár 7280,—; **Siófok Ezüstpart** V. 20—VI. 2. I. o., házaspár 7840,—; **Siófok Azúr** V. 22—VI. 4. I. o., házaspár 7840,—; **Siófok Ezüstpart** V. 13—26. I/A, házaspár 8960,— Ft.

Szanatórium:

Parádfürdő V. 13—VI. 2. II. o., 6300,—; **Parádfürdő** V. 20—VI. 9. II. o., 6300,—; **Parádfürdő** V. 27—VI. 16. II. o., 6300,—; **Siófok** V. 6—26. II. o., 6300,—; **Balatonfüred** V. 13—VI. 2. III. o., 5670,— Ft. (A szanatóriumi jegyek 1 főre érvényesek.)

Lakáscsere

Elcserélném MÁV-telepen levő XV. ker. Mozdonyvezető u. 10. I/2., 62 négyzetméteres 2 szobás, előszobás, spájzos, fürdőszobás lakásomat gázkonvektorral ellátott kisebbre, (helyi viszonylatban is lehet), megegyezés alapján. Érdeklődni lehet: a fenti címen.

Elcserélném Budapest VI., Bulcsú utca 4. szám alatt lévő 80 négyzetméteres 2 szobás, földszinti, összkomfortos vasúti bérleményemet Budapest vagy Komárom, illetve Komárom környéki hasonló vagy kisebb kertes lakásra. Érdeklődni lehet: Horváth János Bp. VI., Bulcsú u. 4. 1062.

Elcserélném VI. kerületi 75 négyzetméteres utcai, világos földszinti gázfűtéses öröklakásomat, mely üzletnek is kialakítható, 50 négyzetméteres központi, táv-, vagy gázfűtéses örök-, illetve szövetkezeti lakásra 1-2. emeletig. (Kelenföld, Rákospalota előnyben). Érdeklődni lehet: 122-9872, 122-1891—895-ös telefonszámokon 7—17 óráig.

Elcserélném Bp. XV., Széchenyi utcai 1+1/2 szobás, összkomfortos, 55 négyzetméteres, magasföldszinti MÁV-bérlakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra, vagy MÁV-bérlőkijelölésű tanácsi lakásra. (XV. ker. Káposztásmegyer). Érdeklődni lehet: munkanapokon a 22-14-es üzemi, vagy a 114-0017-es városi telefonszámokon, illetve személyesen 17 óra után a Bp. XV., Széchenyi u. 4. fsz. 1. (Angyal Zoltán) címen.

Elcserélném 37 négyzetméteres, kertes, déli fekvésű, első emeleti, másfél szobás komfortos vállalati bérlakásomat hasonló MÁV- vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval, vidékre is. Érdeklődni lehet: a 19-77, vagy a 122-1895/187-es telefonszámokon.

Elcserélném sürgősen a VI. kerületben lévő 74 négyzetméteres 3 szobás vállalati bérlőkijelölésű tanácsi bérlakásomat. Kérek egy másfél szobás lakást. Lehetőleg a VI., vagy a VIII. kerületben, és egy szoba-konyhát bárhol. Érdeklődni lehet: reggel 8—15.30-ig a 14-36-os üzemi telefonszámon. Horváth Istvánné.

Elcserélném Tatabánya-Újváros központjában lévő 2 szoba összkomfortos (57 négyzetméteres plusz 2 erkély), II. emeleti, jól karbantartott tanácsi lakásomat, családi okok miatt, budapesti tanácsi, kisebb lakásra, vagy vízközeli nyaralóra, értékegyeztetéssel, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 48-47-es üzemi, 122-9223 városi telefonszámokon, munkaidőben.

Elcserélem három-, illetve négyszobás, 90 négyzetméteres, szép, világos MÁV-lakásomat, másfél, vagy 2 szobás tanácsi lakásra Budapesten, vagy Budapesthez közeli kertes házra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 113-3861-es telefonszámon, 10 órától 15 óráig.

Elcserélném MÁV-telepen levő XV. ker. Mozdonyvezető u. 10. I/2., 62 négyzetméteres 2 szobás, előszobás, spájzos, fürdőszobás lakásomat gázkonvektorral ellátott kisebbre, (helyi viszonylatban is lehet), megegyezés alapján. Érdeklődni lehet: a fenti címen.

Elcserélném Budapest VI., Bulcsú utca 4. szám alatt lévő 80 négyzetméteres 2 szobás, földszinti, összkomfortos vasúti bérleményemet Budapest vagy Komárom, illetve Komárom környéki hasonló vagy kisebb kertes lakásra. Érdeklődni lehet: Horváth János Bp. VI., Bulcsú u. 4. 1062.

Elcserélném VI. kerületi 75 négyzetméteres utcai, világos földszinti gázfűtéses öröklakásomat, mely üzletnek is kialakítható, 50 négyzetméteres központi, táv-, vagy gázfűtéses örök-, illetve szövetkezeti lakásra 1-2. emeletig. (Kelenföld, Rákospalota előnyben). Érdeklődni lehet: 122-9872, 122-1891—895-ös telefonszámokon 7—17 óráig.

Elcserélném Bp. XV., Széchenyi utcai 1+1/2 szobás, összkomfortos, 55 négyzetméteres, magasföldszinti MÁV-bérlakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra, vagy MÁV-bérlőkijelölésű tanácsi lakásra. (XV. ker. Káposztásmegyer). Érdeklődni lehet: munkanapokon a 22-14-es üzemi, vagy a 114-0017-es városi telefonszámokon, illetve személyesen 17 óra után a Bp. XV., Széchenyi u. 4. fsz. 1. (Angyal Zoltán) címen.

Elcserélném 37 négyzetméteres, kertes, déli fekvésű, első emeleti, másfél szobás komfortos vállalati bérlakásomat hasonló MÁV- vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval, vidékre is. Érdeklődni lehet: a 19-77, vagy a 122-1895/187-es telefonszámokon.

Elcserélném sürgősen a VI. kerületben lévő 74 négyzetméteres 3 szobás vállalati bérlőkijelölésű tanácsi bérlakásomat. Kérek egy másfél szobás lakást. Lehetőleg a VI., vagy a VIII. kerületben, és egy szoba-konyhát bárhol. Érdeklődni lehet: reggel 8—15.30-ig a 14-36-os üzemi telefonszámon. Horváth Istvánné.

Elcserélném Tatabánya-Újváros központjában lévő 2 szoba összkomfortos (57 négyzetméteres plusz 2 erkély), II. emeleti, jól karbantartott tanácsi lakásomat, családi okok miatt, budapesti tanácsi, kisebb lakásra, vagy vízközeli nyaralóra, értékegyeztetéssel, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 48-47-es üzemi, 122-9223 városi telefonszámokon, munkaidőben.

Elcserélem három-, illetve négyszobás, 90 négyzetméteres, szép, világos MÁV-lakásomat, másfél, vagy 2 szobás tanácsi lakásra Budapesten, vagy Budapesthez közeli kertes házra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 113-3861-es telefonszámon, 10 órától 15 óráig.

Elcserélném egyszobás, komfort nélküli (víz bent van), Budapest X. kerületi MÁV-bérlakásomat, összkomfortos lakásra. Érdeklődni lehet levélben: Simon Attila, Zagyvarékas, Béke u. 8. sz.

Elcserélném budapesti, egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat, hasonló győri lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 169-7803-as városi telefonszámon.

Elcserélném Gyáli úti 64 négyzetméteres, 2 szobás, gázfűtéses, MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra, vagy Budapest környéki ingatlanra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Petneházi Erzsébet, Szentendre, Damjanich u. 12/C. 2260.

Elcserélném Budapest, XV., Kossuth L. u. 80 négyzetméteres 2+2 félszobás, OTP-öröklakásomat, 1+2 félszobásra a környéken, és egy 1 szobás lakásra, bárhol Budapeseten, MÁV-dolgozóval is. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Baranyiné 46-70/167-es üzemi, vagy 132-5046-os városi telefonszámon.

Eladó Üllőn, kétszobás, kétkonyhás, tornácos jellegű, kertes családi ház. Érdeklődni lehet: Zámbori József 01/27-77-es üzemi, vagy a 113-8476-os városi telefonszámon.

Eladó bérleményi joggal 150 négyzetméteres pincehelyiség (víz, villany, telefon) Szövetség u. 28/B. Érdeklődni lehet: telefonon a 117-1934-es számon 8—16 óráig.

Elcserélnénk Miskolctól 10 km-re, sajókeresztúri, szolgálati lakásunkat hasonlóra. Kál-Kápolnától Budapestig, vagy Budapesttől legfeljebb 30 km-es körzetben. Érdeklődni lehet: Lukács 01/82-36-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném 62 négyzetméteres, 1 külön bejáratú és 2 egymásba nyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-lakásomat hasonló fokozatú, 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: a 127-3963-as, vagy a 164-2536-os telefonszámokon.

Eladó Budapesttől 29 km-re, Tahiban, a Hosszúmező utcában 220 négyszögöl telek, betonalapra épített, kétszintes házzal, vagy budapesti telefonos lakásra cserélhető. Érdeklődni lehet: 142-5151-es városi, vagy a 40-40-es üzemi telefonszámokon.

Elcserélném MÁV-dolgozóval balatonfenyvesi, 2 szobás, kertes, komfortos MÁV-lakásom, budapesti lakásra. Nagyobb lakás esetén adhatunk VII. kerületi, 2 szoba, komfortos tanácsi lakást is. Érdeklődni lehet: egész nap, a 149-9702-es városi telefonszámon.

Elcserélném XV., Alkotmány u. 1. I/6. szám alatti, 59 négyzetméteres lakásomat, egy hasonló XV. kerületben lévő megvásárolható MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: 122-0660/127-es melléken, 9—14 óráig, Simónénál.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja

Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor

Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068

Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77

Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete

Bp. VI., Benczúr u. 41 1068 Telefon: 122-1891

Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke

Előfizetési díj egy évre: 120 forint

92—4295. Szikra Lapnyomda,

Budapest

Felelős vezető: dr Csöndes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460 6000

1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. ÁPRILIS 23.

Vezérigazgatói utasításra

Harminchárom százalékos munkaidő-csökkentés

Lapzártakor kaptuk a hírt, hogy a MÁV Vezérigazgatósága április 17-én — a vasút rendkívül nehéz gazdasági helyzete miatt — rendelkezést adott ki az egy műszakban (heti munkaidőkeretben) foglalkoztatott dolgozók részmunkaidős foglalkoztatásának bevezetéséről, az egész hálózatra kiterjedően (a BEIG és a Nyugdíj Igazgatóság kivételével.)

A munkaidő-csökkentést a kiadott rendelkezés szerint május 1-jétől, 2 hónapi időtartamra, a törvényes munkaidő 33 százalékos csökkentésével kell bevezetni úgy, hogy a teljesítmény, a szolgáltatások színvonala nem csökkenhet.

A kiadott vezérigazgatói utasítás 3. pontja szerint a tájékoztatás és a munkavállalói érdek-képviseleti szervezetekkel való egyeztetés a szervezeti egységek vezetőinek feladata. A csökkentett munkaidő tartamára a munka díjazása a munkaidő-csökkentés mértékével arányosan történik, amelyet kiegészít az 1991. IV. számú törvényben foglaltak szerinti támogatás összege. (Ez a kieső bér felével egyenlő.)

A részmunkaidős foglalkoztatásról a Vasutasok Szakszervezetével — melynek több mint 80 ezer fős aktív tagságát a rendelkezés közvetlenül érinti — *a MÁV vezérigazgatóság közvetlenül a tárgyra vonatkozó megállapodást nem kötött.*

A korábbi tárgyalások során a Vasutasok Szakszervezete a részmunkaidő esetleges gyakorlását az alábbi szabályok figyelembevételével javasolta:

Munkahiány miatt, a létszámcsökkentés elkerülése érdekében — átmenetileg — a teljes munkaidős foglalkoztatás részmunkaidőssé alakítható át a következő szabályok alkalmazása mellett.

1. A munkaidő átalakítása csak a munkavállaló egyetértésével, az egyéni munkaszerződés módosításával valósítható meg.

2. A részmunkaidő a teljes munkaidő 66 százalékánál kevesebb nem lehet, és legfeljebb 80 százalékáig terjedhet. E szerint a heti 40 órás munkaidő heti 27 óráig csökkenthető, de 32 óránál több nem lehet.

3. *A részmunkaidős foglalkoztatásnál az alapbért 80-90 százalékos mértékek között kell megállapítani.*

4. A havi munkaidőkeretben foglalkoztatottaknál a 2. és 3. pontban leírtakat kell értelemszerűen alkalmazni.

5. Részmunkaidős foglalkoztatás időtartama 2 hétnél kevesebb nem lehet, de éves viszonylatban sem haladhatja meg a 3 hónapot.

6. *A rövidített munkaidőt elsősorban a szabadnapok számának növelésével kell biztosítani.*

7. A részmunkaidőre áttérni csak az egész főnökség (üzem, hivatal stb.) vagy az önállóan elkülöníthető nagyobb egységnél és ott minden dolgozóra kiterjedően lehet.

8. Részmunkaidő bevezetéséhez kérni kell az érdek-képviseleti szervezetek egyetértését.

Felhívjuk szakszervezetünk valamennyi — az egyeztetésben részt vevő — tisztségviselőjét, hogy a fent ismertetett tervezetet — melyet hivatalos úton a MÁV Vezérigazgatóságának közel egy hónapja átadtunk — tárgyalási alapként használja fel!

A részmunkaidős foglalkoztatást, a vállalat gazdasági helyzetére tekintettel tudomásul kell vennünk, hiszen csak ily módon kerülhetők el a korábbi megállapodás szerinti mértéknél nagyobb arányú elbocsátások. A helyi (főnökség, üzem, hivatal stb.) egyeztetés sarkalatos témái: a munkaidő-csökkentés mértéke, időtartama, és a hozzá kapcsolódó bérezés legyenek.

A részmunkaidős foglalkoztatás hálózati szintű egységes szabályozásának a kollektív szerződés módosítása útján történő érvényesítése céljából a Vasutasok Szakszervezete a MÁV Vezérigazgatóságával tárgyalásokat folytat.

Vasutasok Szakszervezete

A MÁV Vezérigazgatóság értékelte

A bér- és munkaerő-gazdálkodás tapasztalatai két hónap tükrében

A MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és humánpolitikai főosztálya számos adat alapján értékelte az új alapbérrendszer bevezetésének eddigi tapasztalatait, a bérfelhasználás tendenciáját, a munkaerő-gazdálkodás és a munkaidő-kihasználás alakulását, s meghatározta az ezekkel kapcsolatos további feladatokat. Érdemes áttekinteni a rendelkezésre álló adatokat, megismerni a főosztály megállapításait, még akkor is, ha azok sok esetben nem egyeznek meg a munkavállalók nagy részének véleményével.

Az új bérrendszer hatálya alá tartozik a foglalkoztatottak 96%-a. Besoroltak az új bértételekbe 104 263 teljes munkaidős állományi dolgozót, 639 részmunkaidős és 9484 állományon kívüli munkavállalót (gyed, gyes, sorkatona). Bár a besorolások elvégzését több hónapig tartó előkészítő munka előzte meg, mégis időközben kellett számos olyan kérdést tisztázni, értelmezni, amelyek nem voltak egyértelműek. *Főleg a szellemi foglalkozásúak körében az előadóknál, az ügyviteli alkalmazottaknál merültek fel problémák.*

A teljes munkaidőben foglalkoztatottak köréből mintegy 10 ezret (9%-ot) kellett a munkakör betöltéséhez szükséges feltételek hiánya miatt egy fizetési osztállyal visszasorolni. A visszasoroltak 80%-át az előírt iskolai végzettség, 20%-át pedig a vasúti szakképesítés hiánya miatt kellett alacsonyabb osztályba tenni. A besorolás harmadik feltétele — a gyakorlati idő — szinte mindenkinek megvolt. A *feltétel hiánya miatti visszasorolás szakágak közötti megoszlása a foglalkoztatott létszámhoz viszonyítva arányosnak tekinthető.*

Ismert, hogy a bérrendszer lehetőséget ad arra, hogy a fizetési osztályon belül egy, illetve két bértétellel feljebb sorolják a munkavállalót, ha a munkakörében hasznosítható két szakmával, vagy két diplomával rendelkezik, valamint akkor is, ha csoportvezetői feladatot lát el. E feltételek alapján egy bértétellel 5000, kettővel 2800 vasutast soroltak feljebb, így összesen 7800-an (7,6%) kerültek magasabb bértételbe.

A vezérigazgatóság illetékes főosztálya a besorolások áttekintése után úgy látja, hogy tudatosan, vagy helytelen értelmezésből eredően számos helytelen besorolás történt. *Ezért azt tervezik, hogy a besorolások tartalmi helyességét*

(Folytatás a 3. oldalon.)

Az MSZOSZ tiszteletben tartja az Alkotmánybíróság döntését

A szakszervezeti vagyonvita legújabb fejleményeivel kapcsolatos kérdésekről április 15-én sajtótájékoztatót tartottak az MSZOSZ székházában. Mint *Bálint Attila* szóvivő bevezetőjében elmondta, a szakszervezetek intézményeinél, a kezelésük alatt álló vállalatok és iskolák igazgatóinál, *„magánkezdeményezésként"* mind gyakrabban jelennek meg különböző személyek és fenyegetőznek. Ha a meglátogatott vezetők megtagadják velük az együttműködést, kijelentette: sem az MSZOSZ, sem tagszervezetelk képviselői a tagságtól nem kaptak arra felhatalmazást, hogy az önmagukat a VIKSZ *(Vagyont Ideiglenesen Kezelő Szervezet)* képviselőinek valló személyek felszólításának eleget tegyenek.

A szóvivő bevezető szavai után *dr. Hajdú Attila,* az MSZOSZ jogi irodájának vezetője fejtette ki véleményét. Szerinte a VIKSZ megalakítására vonatkozó törvény önmagában is végrehajthatatlan, mert alapvető joghézagokat hordoz. A mai napig tisztázatlan például az is, hogy a VIKSZ gazdasági társaság-e, avagy társadalmi szervezetnek, netán államigazgatási szervnek kell tekinteni. *A törvény a működésének pontos szabályait nem határozta meg.* Éppen ezért, az vagy azok a személyek, akik, illetve akik ilyenféle törvényi szabálytalanságok ellenére (mint VIKSZ-felhatalmazott) önhatalmúlag jár el, kimeríti az önbíráskodás fogalmát.

Bálint Attila arra a kérdésre, hogy az MSZOSZ az Alkotmánybíróság várható állásfoglalása után eleget kíván-e tenni vagyonbevallási kötelezettségének, a következőt válaszolta: *maradéktalanul.*

Hajdú Attila még hozzátette az úgynevezett szakszervezeti 28-as törvény elszámolása alá tartozó vagyonba 1400 különböző szervezet ingatlan és ingó vagyona, pénzbeni és más értékei tartoznak. Ezek felmérése hosszadalmas munkát igényel.

A törvényben érintett volt SZOT-vagyon értéke az 1990. januári értékbecslés szerint 4,7 *milliárd forint.* A 28-as törvény életbe lépése óta ez a vagyon több száz milliós nagyságrendű veszteségeket halmozott fel, mert a konföderáció a jogszabályban foglalt korlátozás miatt nem képes azt kellő haszonnal működtetni. *Emiatt a rászorulók segélyezését is a tagdíjakból kénytelenek finanszírozni.*

(vf)

Szombathelyen és Oberwartban rendezték

Értekezletet tartott a KTE

Kiválóak az osztrák és a magyar vasúti kapcsolatok

Március 18-án és 19-én Szombathelyen és az ausztriai Oberwartban rendezték meg a Közlekedéstudományi Egyesület első országos elnöki-titkári értekezletét. *Kapronczai János* vasútigazgató, a KTE Vas megyei területi szervezetének az elnöke a tanácskozás megnyitójában három fontos elemet jelölt meg, hogy e magas fórum itt tartotta első országos tanácskozását. Egyik a területi szervezet jó működésének az elismerése, a másik a nyugati régió növekvő szerepe és az 1996-os világkiállításban elfoglalt helye ennek a térségnek.

Szóba került a hódos—bajánsenyel, a rédics—lendvai és a muraszombat—szentgotthárdi vasútvonal újjáépítése. Megemlítette a vasútigazgató, hogy a most felavatott és üzembe helyezett G. M. szentgotthárdi gyárába májustól már kétnaponta érkeznek fordaszerelvények Németországból, illetve fordulnak oda. Erre felkészült a két ország vasútján kívül az ÖBB is, hiszen a gyár mindössze 2,5 forgási nappal dolgozik.

Dr. Kerkápoly Endre, a Budapesti Műszaki Egyetem tanára, a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke elmondotta, hogy a köztekedési koncepciókat a politika határozza meg. *Ehhez kell a műszaki-közgazdasági véleményezés és előkészítés, amelynek felelőssége az ittenieken is múlik.*

Még az első napon szólalt fel *dr. Pusztai Gyula,* a Vas megyei közgyűlés elnöke. Ő a megye fontosságát hangsúlyozta a közúti, a vasúti, sőt a légi közlekedés vonatkozásában. A megye az ország nyugati kapuja. A hazánkba lépő idegen itt kapja az első információkat az országról és nem lehet senki számára közömbös, hogy milyeneket.

Zahumenszky József, a KTE főtitkára az egyesületi életről számolt be a hallgatóságnak.

Másnap, március 19-én Oberwartban a városházán folytatódott a program. A megnyitóbeszédet itt — magyarul — *Michael Racz* polgármester tartotta, aki egyébként az előző napi szombathelyi eseményeken is részt vett. *Ő a kiváló osztrák és magyar vasúti kapcsolatokat emelte ki.*

Dr. Heinrich Übleis, az ÖBB vezérigazgatója előadásában kifejtette, hogy az osztrák vasút tervei között szerepel a Bécs—Oberwart—Graz közötti új vasúti összekötte és megteremtése. Ezzel a burgenlandi főváros nagy vasúti csomóponttá válik. Ugyanők 1996-ban nem rendeznek expót, ennek ellenére felkészülnek a várható rohamra és ígéretet tett, hogy a Bécs és Hegyeshalom közötti pályát — a magyar részhez hasonlóan — 160 km/óra közlekedésére teszik alkalmassá.

Az egykori közlekedési szakember ma is aktív KTE-tag, *dr. Hunkár Dénes,* a Magyar Köztársaság ausztriai rendkívüli és meghatalmazott nagykövete a kishatárátkelők megnyitását sürgette. Mivel erre nincs pénz, ezért vállalkozói alapokon történő megvalósítására gondolt. *Ezekkel az átkelőkkel csökkenthető lenne a zsúfoltság és az emberek 30—50 kilométereket spórolhatnának meg.*

Franz Schuch, a Schuchreisbüro tulajdonosa, a Szombathely—Rohonc közötti vasútvonal újjáélesztésének „nagy szerelmese" a helyi önkormányzatok és a vállalkozók összefogását sürgette mindkét ország részéről a sínek lerakása, a vasúti közlekedés megindítása érdekében.

Sz. Jakab István

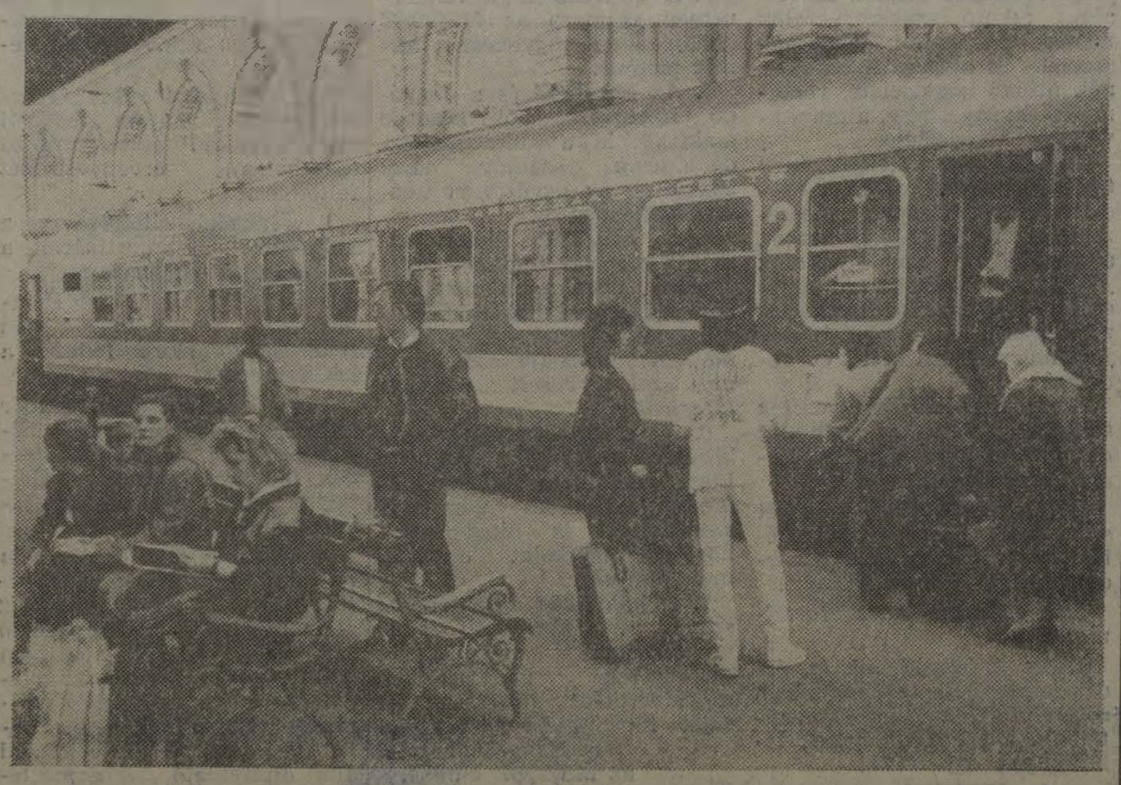
Digitális telefonközpont

Mandola István, a MÁV Vezérigazgatóság főosztályvezetője — a gyártó cég képviselőinek a jelenlétében — március végén Szombathelyen átadta rendeltetésének a Magyar Államvasutak első digitális telefonközpontját.

Ismeretes, hogy az országban a Magyar Távközlési Vállalat mellett a MÁV-nak van legnagyobb zártláncú távbeszélőhálózata. A '30-as években telepített, akkor még világszínvonalú vasúti hálózat mára már teljesen elavult. A változtatás gondolata több mint egy évtizede felvetődött. *Végül is a COCOM-lista feloldása adott lehetőséget egy teljesen új és modern technika és technológia bevezetésére.*

Versenyeztetés után az osztrák SCHARK cég — amely az ÖBB telefonközpontját is építette — kapott megbízást a MÁV területén a korszerűsítésre. Ennek első láncszeme ez a szombathelyi volt. Ez megfelel a XX. század végi színvonalnak. A telefonközpont többek között pótolja a költséges főnök—titkári készülékeket, amennyiben a keresett fél nincs a helyén, úgy azt megkeresi, foglaltság esetén újra és újra kísérleteket tesz a kapcsolatteremtésekre mindaddig amíg az nem jár sikerrel.

A beruházást, amelyre egy ausztriai bank adott félmilliárd forintnak megfelelő hitelt, 1993 végére befejezik.



A vonatra várás percei a Keleti pályaudvaron
Riport a 4. oldalon (Tüttő Tibor felvétele)

Egy adómentesség dokumentumai

A szakszervezeti tagdíjakból fizethető segélyek, valamint az ÖTA-juttatások után nem kell adózni

A közelmúltban Kukovicza Árpád, a VSz Országos Nyugdíjas Tagozatának titkára az alábbi levelet küldte Antall József miniszterelnöknek.

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Lezárultak az 1992. évi nyugdíjemelés viharos hetei. Köszönjük a kormány és személyesen az Ön erőfeszítéseit. Behatárolt pénzügyi keretek között nehéz jó döntéseket hozni.

Most olyan problémára szeretnénk a kormány figyelmét felhívni, ami az idei adózási szabályok kialakításánál valószínűleg elkerülte a szavazási és törvényhozási munkában elfáradt képviselők figyelmét.

Röviden:

a) A vasút vezetése évente 6-8 millió forinttal támogatja 136 000 nyugdíjas dolgozóját, akik közül mintegy 78 500 főnek a nyugdíja 7000 forint alatt van. Mindössze 633 főnek van 15 000 forintot meghaladó nyugdíja. 1992. január 1-jétől a vállalati segélyeket megadóztatják.

b) A különböző vasutas nyugdíjas-szakszervezeteknek kb. 60 000 tagja van, akik 5—30 forintos havi tagdíjat fizetnek. Ez teljes egészében az alapszervezeteknél marad és a legelesettebb nyugdíjasok segélyezésére, a közösségi ügyeket intézők tiszteletdíjának folyósítására használják fel.

Az egymás közötti szolidaritás sehol sem itélhető el. 1992. január 1-jétől a szakszervezeti segélyek is adókötelesek!

c) A vasutas Önkéntes Támogatási Alap (ÖTA) 1930 óta működik. 240 000 tagja van az egyesületnek, s ennek fele nyugdíjas. Lényege az, hogy a fizetésük vagy nyugdíjuk 1/2 százalékát befizetik az ÖTA-ba és ebből a pénzből az egyesület 16-féle címen nyújt tagjainak intézményes és méltányossági segélyeket.

Az 1992. évre vonatkozó adójogszabályok következtében az ÖTA-ra valójában hármas adózás hárul.

— Az alap tagja az önként vállalt 1/2 százalékos tagdíjat adózott jövedelméből fizeti.

— Az alapból indokolt esetben kapott támogatás személyijövedelemadó-köteles.

— Az ÖTA, mint egyesületi formában működő szervezet, adózik. (A kamatok 40 százalékát f. évben 22,6 millió forintot!)

A támogatásban részesülők nem kapnak magas összeget, de jelentős gondot okoz mind az egyesületnek, mind a tagoknak az adóhivatallal való elszámolás, hiszen *többen, kizárólag a kapott támogatás révén válnak önadózóvá.* Például: 15 napi kórházi ápolás után a vasutas nyugdíjas 1700 forint „intézményes" támogatást kap, s ha ezzel az összeggel átesik a 108 000 forintos határon, adófizetési kötelezettség alá esik, és ezen túl a kötelező adminisztrációt is el kell végezni. Az ÖTA hármas adóztatása ellenkezik a józan ésszel, és szerintünk csak egyedi — nem közismert — helyzeténél fogva került bele az adószabályok fojtogató hálójába.

A legjobb tudomásunk szerint mind a Népjóléti- és Egészségügyi Minisztérium, mind a Pénzügyminisztérium dolgozik a megoldás lehetőségén. A helyzet fonáksága senki sem vitatja, de a gyors döntéshez (január óta állnak a kifizetések!) kérjük Miniszterelnök Úr személyes, sürgető közbenjárását.

Budapest, 1992. március 6.

A vasutas nyugdíjasok nevében:

Kukovicza Árpád
titkár

★

A levélre a miniszterelnöki titkárság vezetője válaszolt.

Tisztelt Titkár Úr!

Antall József miniszterelnök úr nevében köszönöm bizalmát és figyelemfelkeltő sorait. Levelét illetékességből *Thuma József* pénzügyminisztériumi helyettes államtitkárhoz továbbítottam.

Kérem szíves türelmét a válasz megérkezéséig.

Budapest, 1992. március 17.

Dr. Szentgyörgyi András

★

A vasutas nyugdíjasok nevében írt levelet *Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter is megkapta. A minisztérium közgazdasági és privatizációs főosztályától az alábbi válaszlevél érkezett:

Tisztelt Titkár Úr!

Miniszter úr részére elküldött, az ÖTA-ból fizetett szociális segélyek adómentességével kapcsolatos levelére válaszolva, a következőkről tájékoztatom:

Az önsegélyező egyesületek, illetve önsegélyező alapítványok adózott tagdíjából fizetett szociális segélyek adómentességével Miniszter úr egyetért. Ezért az erre vonatkozó, a magánszemélyek jövedelemadójáról szóló törvényt módosító képviselői indítványt Miniszter úr támogatja. A módosító javaslat elfogadásának, illetve támogatásának kérésével megkereste *dr. Kupa Mihály* pénzügyminiszter urat is.

Bízom benne, hogy a szóban forgó segélytípusok igazságtalan adóztatásának megszüntetését a parlament jóváhagyja.

Budapest, 1992. március 31.

Dr. Bogár Dezső
főosztályvezető

★

Az MSZP is tájékoztatást adott arról, hogy a parlament elfogadta *Csehák Judit* és *Kósáné Kovács Magda* indítványát, amelyben javaslatot tettek a magánszemélyek jövedelemadójáról szóló törvény módosítására, és ebben a szakszervezeti tagdíjból fizethető juttatások adómentességére.

Az indítvány szövege a következő:

„Az 1991. évi XC. törvény 7. § első bekezdése 3. pontjának szövege kiegészül, illetve módosul a következők szerint:

»3. pont: Az állami szociális rendszer keretében, illetőleg az önkormányzat által nyújtott szociális és nevelési segély, a vakok személyi járadéka, a rokkantsági járadék, a sorkatona hozzátartozójának járó családi segély, a hadigondozási pénzellátások, valamint a megváltozott munkaképességű dolgozók rendszeres szociális, átmeneti és egészségkárosodási járadéka (továbbá) a munkáltatótól, az érdekvédelmi szervezettől, a házastárs vagy egyeneságbeli rokon részére folyósított temetési segély, továbbá az önsegélyező feladatot is vállaló társadalmi szervezet, valamint szociális célú alapítvány által nyújtott szociális segély.«"

Egy másik, kormánypárti javaslat is hatályba lépett a következő szöveggel:

A tv. 7. § (1) bekezdése a következő 43. ponttal egészül ki: (Mentes az adó alól, ha törvény másként nem rendelkezik.).

„43. az önsegélyező egyesület és az önsegélyező alapítvány által egészségügyi és szociális céllal nyújtott természetbeni és pénzbeni ellátás, ha az alapítók, illetve a csatlakozók a hozzájárulásukat költségként nem számolták el, illetőleg ezzel összefüggő adóalap-csökkentő — vagy adókedvezményt nem vettek igénybe."

Veszélyben a jogsegélyszolgálat

Ha a MÁV nem támogatja, a szakszervezetnek kell fenntartania

Elsősorban aggódó kérdésként, másodsorban figyelmeztető jelként kívánom felvetni a Vasutasok Szakszervezete területén működő jogsegélyszolgálatok jelenlegi és jövőbeni sorsáról hozzánk is eljutott híreket. Nevezetesen azt, hogy van-e pénz a szervezet további működtetésére, vagy a fiskális szempontok arra kényszerítik szakszervezetünket, hogy feladja az érdekképviselet — álláspontunk szerint — igen fontos bástyáját, miután a kollektív szerződés a MÁV szerint csak hozzájárul a fenntartási költségekhez.

Azt hiszem jól értelmezzük, hogy ebben a megfogalmazásban mi rejlik: *a MÁV 1992. évre nem finanszírozza a jogsegélyszolgálatok teljes költségeit,* amiből eredően a MÁV pénzéből csak az év valamelyik hónapjáig tartható fenn ez a szervezet, vagy az egész éves működtetéshez valamilyen forrást kell keresni, a további fenntartás biztosítására.

Határozott álláspontunk, hogy *sem a szakszervezet, sem a tagság nem veszíthet el ilyen nagy múltú, s létét már oly sokszor igazoló intézményt,* és ennek jól felkészült szakértői gárdáját. Ha viszont tudomásul kell venni azt a szomorú tényt (mert nem tud a szakszervezet tenni ellene), hogy a MÁV erre a tevékenységre, intézményre nem ad elegendő — a jövő évre pedig egyáltalán — pénzt, szakszervezetünk dolga, kötelessége, hogy megőrizze, sőt továbbfejlessze a jogsegélyszolgálati intézményrendszert.

A történelmi ismeret révén köztudomású, hogy régen is foglalkoztattak a szakszervezetek jól felkészült ügyvédeket, de hogy ne a múltra hivatkozzunk, a nyugat-európai szakszervezetek ugyancsak szükségét érzik ma is, hogy tagjaiknak jogi szolgáltatást is nyújtsanak.

Mindezekre tekintettel szakszervezetünk vezetésének, nekünk alapszervezeteknek is — tehát közösen — tennünk kell azért, hogy a szakszervezet jogi szolgáltatása fennmaradjon és szervezetileg megújuljon. *Erre a célra alapszervezetünk kész anyagilag is áldozni, illetve ez nem is áldozat, hanem jól felfogott érdekünk,* hisz tagságunk a jogszabályokkal szemben jogi védelemben részesül, alapszervezetünk pedig a munkáltatóval folytatott tárgyalásaihoz megfelelő jogi szakértelmet biztosíthat magának.

Álláspontunkat reméljük a többi alapszervezetek is elfogadják. Kezdeményezzük, hogy minél előbb határozzák meg tennivalóinkat és az új rendszer, az új kor követelményeinek megfelelően végezzék el a jogsegélyszolgálatok szervezeti átalakítását, hogy a dolgozói és alapszervezeti igényeknek minél jobban meg tudjanak felelni.

Szabó Sándor
Vontatási főnökség,
szb.-titkár, Debrecen

MEGJEGYZÉSEK A LAKÁSPOLITIKAI KONCEPCIÓRÓL

Az állam ne hagyja magára az önkormányzatokat és a bérlőket

A kormány lakáspolitikai és lakásgazdálkodási koncepciója, majd törvénytervezete még ebben az évben az Országgyűlés elé kerül. A Magyar Nyugdíjas Egyesületek Országos Szövetségének elnöksége szükségesnek tartja, hogy a bérlakás-gazdálkodás piacosítása, üzleti alapokra helyezése, a lakáshitelezés kedvezményeinek változtatása kérdéseiben előzetes állásfoglalást alakítson ki. Teszi ezt annak reményében, hogy megállapításai a további törvény-előkészítő munkában figyelembe vehetők lesznek.

Ha a távlati cél a lakásbérleti rendszer önfinanszírozóvá tétele, akkor meg kell határozni, hogy a folyó üzemeltetési költségeket, az amortizációt és a felújításokat fedező lakbér miként folyjon be a bérház tulajdonosához, üzemeltetőjét; a támogatást a bérlő, az üzemeltető, vagy a háztulajdonos kapja-e. Úgy nem tehető a lakásbérleti rendszer önfinanszírozóvá, hogy az állam (a költségvetés) „jogutód nélkül" kivonul a bérlakáspolitikából, magára hagyva a helyi önkormányzatokat és a lakásbérlőket.

Önfinanszírozás — csak később

A szolgáltatástípusú bérlakásállomány önfinanszírozóvá, jövedelemtermelővé tétele csak távlati cél lehet. *Rövid távon ez azért lehetetlen, mert a bérlakásállomány felújítási elmaradása jelentős;* a lakosság széles rétegeinek, különösen a nyugdíjasoknak folyamatosan csökken a reálértékben számított jövedelme; nincs mód és fedezet a lakbéremeléshez jogosan tartozó üzemeltetési-szolgáltatási színvonal emelésére.

Egy önfinanszírozó lakásbérleti rendszer három „fedezeti elv" egyidejű és egymással összehangolt érvényesülését feltételezi:

1. a lakbérbevétel fedezze a költségeket, az amortizációt, a felújítási alapképzést;

2. a családi folyó jövedelemnek az alapvető kiadások után fennmaradó része fedezze a lakbérkiadást;

3. az önfinanszírozó lakbér fedezetét magában foglaló bérek és járulékaik mint költségek, fedezve legyenek a vállalati teljesítmények, a hozzáadott érték oldaláról.

A három feltétel egyike sem teljesíthető belátható időn belül. A fő gát a nemzetgazdaság alacsony jövedelemtermelő szintje, ami eléggé objektíven határozza meg a munkajövedelmek és a nyugdíjak reálszintjét. Ez utóbbi pedig objektíve meghatározza a család által elviselhető lakbérmértéket. A meghatározottsági, okozati sorrendet megfordítani képtelenség. Nem lehet a béreket és a nyugdíjakat reálértékben a háromszorosukra emelni, hogy ezekbe az üzleti alapú — csekély nyereséget is tartalmazó — lakbér beleférjen. Ha pedig ezt nem lehet, akkor az érintett családok 70-80 százaléka még hosszú ideig „rászorultnak" minősítendő, tehát támogatásban részesítendő.

Gondolni kell arra a több tízezer családra, amelyeknek aktív korú családtagjai önhibájukból mélyen munkaképességük alatt dolgoznak és keresnek, illetve ahol torz a fogyasztási szerkezet, a túlzott alkoholfogyasztás, a lumpen életmód miatt. *Ezeknek a családoknak a lakbértámogatása szemben állna az elfogadott erkölcsi normákkal, és a társadalom igazságérzetével.* Ha tehát a lakbért nem fizetik, ki kell őket lakoltatni. Ehhez elkerülhetetlen szükséglakások építése.

Olyan család azonban nem lakoltatható ki, amelynél bizonyított, hogy a családi jövedelem alacsony volta önhibájukon kívüli (csökkent munkaképesség, öregkor, sok gyermek). A nyugdíjas családok kilakoltatását törvény tiltja. Kilakoltatás tekintetében a fizetésképtelen családok nem vonhatók azonos elbírálás alá.

Jelenleg Magyarországon a lakásra szoruló házaspárok, családok kb. 80 százaléka saját erőből és normál kamatú hitelből képtelen megoldani lakásgondját. *Arra sincs remény, hogy bérlakásba költözhessen.* Éppen ezért egyelőre nem, vagy csak szűk körben alkalmazható a kettős indexelésű hitelezési rendszer, amelyben a hitelek kamata az inflációhoz igazodnék, a törlesztés évente emelkednék az átlagos nominálbérindexnek megfelelően, a tőketartozás pedig a fogyasztóiár-indexszel nőne.

Hitel — bonyodalmakkal

Ez a rendszer olyan megszorítással sem érvényesíthető, hogy a törlesztés és a kamat együttes összege nem haladhatja meg a hitelfelvevő család jövedelmének elviselhető hányadát, például 40 százalékát. *Figyelembe kell venni a család terhelésének kiszámításánál a felújításialap-képzés kötelezettségét, és* — társasház esetén — *az úgynevezett közös költségeket.*

Ha az igénybe vett hitel csak egymillió forint és a kamatláb csak 20 százalék, akkor ez egy évre számítva 200 ezer forint, törlesztéssel együtt kb. 300 ezer forint. Ehhez jön az évi kb. 40 ezer forintnyi felújításialap-befizetés és a kb. 30 ezer forint közös költség. A lakhatás „szűkített önköltsége" (villany, gáz, fűtés nélkül) havi 30 ezer forint körüli lenne, amit jelenleg tíz családból talán egy tud megfizetni.

Vagy vállalja az állam a havi kb. 20 ezer forintos támogatást, vagy megtartja a törlesztési támogatás rendszerét. *De arra, hogy akár a lakásvásárlásból, akár a lakásbérletből az állam kivonuljon, egyelőre nincs lehetőség.* Valószínű, hogy az üzleti alapon álló hitelezési rendszer az államnak többe kerülne, mint a jelenlegi rendszer.

Megnyomorító vagyon

A jelenlegi lakbérszint mellett egy bérház lakottan negatív vagyonértéket képvisel, mivel éves hozadéka is negatív. Ez azt jelenti, hogy a bérházállomány tulajdonának átvétele a helyi önkormányzatok összvagyonát nem növeli, hanem csökkenti. Ha a társadalombiztosítás vagy a nyugdíjalap hozzájut ilyen bérházakhoz, akkor ez számára nem segítség, hanem többletteher.

Éppen a bérlakásállomány negatív hozama és tőkeértéke miatt a leghatározottabban el kell vetni azt az elképzelést, hogy a lakásfinanszírozásba az állam bevonja a nyugdíjalapok és a biztosítási alapok egy részét. A nyugdíjalap csak olyan „működőtőkét" fogadhat el — akár ingyen is —, amelynek éves hozadéka adózás után az inflációs rátát meghaladja és a viszonylag stabil hozadékot az állam garantálja.

Határozottan tiltakozni kell az olyan elképzelések ellen, hogy az állam az inflációs rátától messze elmaradó nyugdíjemelésekkel a nyugdíjalapban pénzt takarít meg, és ezt tőkésítve egy másik szociálpolitikai keretbe — a lakásfinanszírozásba — helyezteti át. Az ilyen megoldás alkotmányellenes is, mert sérti a szociális biztonság nyugdíjasokra vonatkoztatott elvét: törvényellenes, mert sérti a társadalombiztosítási és nyugdíjalap önállóságát, önkormányzati jellegét.

Dr. Pirityi Ottó

AZ MSZOSZ ÉS A JOGVÉDŐ LIGA

Együttműködési megállapodása

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének vezetői április 3-án találkoztak a Jogvédő Liga vezetőivel.

Ez alkalommal a felek ismertették az MSZOSZ és a Jogvédő Liga legfontosabb feladatait, céljait. Elvi megállapodásra jutottak az általuk képviselt szervezetek közötti együttműködés lehetőségeiről, amelynek kereteit együttműködési megállapodásban kívánják rögzíteni.

A Jogvédő Liga célja, hogy támogassa, inspirálja az állampolgári kezdeményezéseket, a törvényhozásban, a gazdaságban és az érdekvédelemben, melyek a Magyar Köztársaság állampolgárainak jogsérelmét hivatottak helyreállítani, megszüntetni. A Jogvédő Liga feladatának tekinti minden olyan állampolgári csoport, réteg érdekeinek védelmét, amely hátrányos helyzetbe kerül akár társadalmi-gazdasági folyamatok, akár természeti csapások eredményeként. Arra törekszik, hogy a leszakadó társadalmi rétegek megélhetését segítse elő és mindent megtesz azért is, hogy az etnikai kisebbségek életesélye javuljon.

Az MSZOSZ célja a szövetséget alkotó szakszervezetek tagsága társadalmi, gazdasági, szociális és kulturális érdekeinek átfogó képviselete, védelme és érvényesítése, a munkavállalók képviselete.

Az MSZOSZ kötelességének tekinti a munkavállalók szociális biztonságának megteremtéséért folytatott harcot, síkraszáll a munkavállalók jólétének emeléséért, a társadalmi esélyegyenlőség megteremtéséért, a munkavállalók jogainak fejlesztéséért és védelméért.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége, valamint a Jogvédő Liga együttműködési megállapodást köt.

Ennek alapja, hogy mindkét szervezet alaptevékenységében az érdekképviselet és érdekvédelem a meghatározó.

Az együttműködés tartalma:

1. Az érdekvédelmi és érdek-képviseleti tevékenységük során folyamatosan konzultálnak, a közös fellépések lehetőségeit egyeztetik.

2. Az MSZOSZ és tagszakszervezetei anyagilag támogatják a Jogvédő Ligát.

3. A Jogvédő Liga rendezvényei számára az MSZOSZ székházában ingyenesen termet biztosít.

4. Az MSZOSZ és a Jogvédő Liga szakértői közösen alakítják ki a kölcsönös érdeklődésre számot tartó ügyekben az együttesen képviselt álláspontot.

5. Az MSZOSZ, illetve tagszakszervezetei Budapesten és vidéken, ingyenesen ellátják a Jogvédő Liga által is képviselt szakszervezet jogi védelmét. *A képviselet esetenként nem szakszervezeti tagokra is kiterjedhet.*

6. Az MSZOSZ sajátos eszközeivel segíti elő a Jogvédő Liga, valamint a politikai, államigazgatási és gazdasági szervezetek és intézmények közötti kapcsolat építését, működtetését.

7. A kölcsönös érdeklődésre számot tartó témákban dokumentumaikat kicserélik, a szervezetek képviselőinek meghívottként való részvételét saját fórumaikon biztosítják.

Dr. Nagy Sándor,
az MSZOSZ elnöke,
Bányai Péter,
a Jovédő Liga
elnöke

A bér- és munkaerő-gazdálkodás tapasztalatai két hónap tükrében

(Folytatás az 1. oldalról.)

vizsgáló ellenőrzési sorozatot kezdenek.

A bérrendszerről az az általános vélemény, hogy a hibáival együtt működőképes. A hosszan tartó előkészítés ellenére vannak olyan körülmények, amelyeket a későbbiek során a bérrendszerbe kell építeni. Az eddig felszínre került hiányosságok két részre oszthatók:

Az egyik csoportba azok tartoznak, amelyek a bérrendszer továbbfejlesztését, módosítását igénylik. A másik problémakör független a bérrendszertől, nem lehet annak hibájául felróni, csak az új besorolások hozták felszínre.

Már most látszik, hogy a foglalkozások felsorolásánál alkalmazott gyűjtőfogalmak (pl. szakmunkás, betanított munkás, segédmunkás, előadó stb.) nem fejezik ki a végzett munkát és a szükséges szakképzettséget. Ehelyett szakáganként munkaköri mélységig tételesen meg kell nevezni a beosztást és ehhez részletesen meg kell határozni az elfogadható iskolai végzettséget, vasúti szakképesítést.

Úgy látszik, sok problémát vet fel a két szakmával, illetve két diplomával rendelkezőkre vonatkozó szabály. Sok vitát okoz, hogy az adott munkakörnél milyen végzettséget lehet elismerni, illetve a meglévő képesítés a munkakör betöltésének követelménye-e?

Az új bérrendszer bevezetésétől függetlennek ítélik, hogy igen sok a vezetői munkakörbe való besorolás. Azt mondják, az irányítás különböző szintjein soha ennyi vezető és középvezető nem volt a vasútnál, mint jelenleg van. Ennek oka, hogy az utóbbi években a beosztotti létszám lényegesen csökkent, a vezetői pedig nem. *A szervezési intézkedések is növelték a vezetők számát, létszámnorma ezen a területen nincs, vagy elavult.* Bizonyítja a vezetői létszám nagyságát, hogy 12—16. fizetési osztályba zömmel szakmai irányítók, különböző szintű vezetők tartoznak, és ebbe az öt fizetési osztályba sorolták az összes munkavállaló 28%-át.

A korábbi évek helytelen személyzetpolitikájának tudják be, hogy jelenleg azonos munkakört igen eltérő képzettségű dolgozók töltenek be, akiknek anyagi elismerésében a bérrendszer nem tud különbséget tenni. Ezt sokan nehezményezik. A bérrendszer alkalmazása óta viszonylag rövid idő telt el, de máris sokan keresik, kérik a szabályozás alóli kivételek lehetőségét. Ez megnyilvánul elsősorban abban, hogy az új beállításoknál, kinevezéseknél szeretnének felmentést kapni a munkakör betöltéséhez előírt feltételek megléte alól.

32 százalékos alapbéremelés

A vezérigazgatóság nem kíván ilyen irányú engedményeket adni. *Tudomásul kell venni, hogy csak átmeneti megengedő szabály az adott munkakörben dolgozók egy osztállyal való lejjebb sorolása a feltételek hiánya miatt.* Az új beállításokra csak a feltételek megléte esetén van lehetőség. Sokan kifogásolják, hogy a rendszer nem ad lehetőséget differenciált bér megállapítására. Ilyen javaslatoknak, kéréseknek sem kívánnak eleget tenni.

Talán érzékelhető, hogy a felsorolt néhány észrevétel a besorolásra jogosult vezetőktől származhat. Nincs olyan feldolgozás, amely valamely nagyobb munkavállalói csoporttól származna. *A Vasutasok Szakszervezetéhez már eddig számos észrevétel, kifogás érkezett az új bérrendszerrel kapcsolatban.* Ezek összesítése, értékelése folyamatban van. A munkavállalói reagálások ismertetésére a későbbiek során visszatérek.

Ebben az évben a bérfejlesztés kizárólag az alapbérekre irányult, a különböző pótlékokra fordítható bértömeg bázis szinten maradt. Ez azért lehetséges, mert a kollektív szerződés szabályai szerint a pótlékadási mértékek csökkentek (túlórapótlék, műszakpótlék). Béremelésre részben a bértömegnövekményből (2280 M Ft), részben a létszámcsökkenés felszabaduló béréből (2267 M Ft), részben egyéb forrásokból (636 M Ft), összesen 5183 M Ft használható fel. Ismert, hogy az új bérrendszer hatálya alá tartozóknál az alapbéremelés technikailag két részből állt:

A 15%-os mértékű inflációkezelő részből, amit mindenki megkapott, akinek alapbére nem érte el a bértétel alsó értékét. (15%-nál kevesebb béremelést az kapott, akinek a bértétel eléréséhez kevesebb kellett.)

A tarifa 70%-ára való ráállást biztosító részből, amelyben azok részesültek, akiknek a 15%-os béremeléssel sem érte el az alapbérük a tarifaértéket 70%-át. Az ilyen dolgozók bérét 70%-os mértékig megemelték. Előfordultak 60-80%-os alapbéremelések is.

A MÁV átlagban 32%-os alapbéremelést hajtott végre. Szakszolgálatonként az emelés az átlagtól eltér, amit a korábbitól különböző alapbérarány a létszámösszetétel és a munkakörök fizetési osztályba való elhelyezkedése indokol.

Bérfejlesztésben részesült a teljes munkaidőben foglalkoztatottak közül 101 919 vasutas, ebből:

1-15%-os mértékben 33 140,

15%-ot meghaladó mértékben 68 770.

Csökkenteni a túlórát

Nem kapott béremelést 2344 fő, mert bérük elérte vagy meghaladta a besorolás szerinti bértétel tarifaértékét. A bérfejlesztést követően — az inflációkezelő résszel — további 2361-en érték el a tarifaértéket. *A tarifára való ráállás mértéke a bérfejlesztés előtt 54,3% volt, amely bérfejlesztés után 74,87%-ra emelkedett.* Az egyes szakszolgálatok ráállási százaléka az átlag körül van, kivéve az építési és pályafenntartási szakszolgálatot, ahol ez 77,1%.

Meghatározó jelentőségű, hogy 1992 volt az első olyan év, amikor valamennyi, a bérrendszer hatálya alá tartozó dolgozó bérfejlesztését központilag hajtották végre, s a szolgálati egységek kész, név szerinti listát kaptak a megállapított új alapbérekkel. Az érdek-képviseleti szervezetekkel a bérfejlesztési tárgyalások csak vállalati szinten folytak, az irányítás különböző szintjein (igazgatóság, üzem, főnökség) az ilyen irányú megbeszélések feleslegessé váltak. *Így a bérfejlesztés végrehajtásának ideje lényegesen lerövidült.* Ennél fontosabb eredmény, hogy a vállalati szinten meghatározott elvek maradéktalanul érvényesültek, mind a gazdasági szervezetek, mind az egyes munkavállalók szintjén.

Természetesen bérfejlesztésben részesültek olyan dolgozók is — mintegy 6800-an — akiknek munkaviszonya év közben megszűnik. Ezért a bérfejlesztésre felhasznált bértömegnövekmény látszólag meghaladja a vállalati tervben meghatározott mértéket. A létszámcsökkentési kötelezettség teljesülése esetén az előirányzott bértömegnövekmény tartható.

Az új bérrendszer hatálya alá nem tartozó mintegy 4100 dolgozónál a bérfejlesztést szintén az alapbérek emelésére fordították. Az inflációt kezelő 15%-os béremelést itt is megkapta minden dolgozó, az ezen felüli rész felosztásánál a munkakör leterhelése volt a meghatározó. Az alapbérfejlesztés átlagos mértéke itt is 32%-os volt.

A korábbi évek gyakorlatától eltérően a bérgazdálkodásnak szinte minden eleme — — hasonlóan az alapbér megállapításához — központosított. Így a létszámcsökkentés felszabaduló bérét teljes egészében elvonják, annak semmilyen hányada sem használható fel.

Ki kell emelni az előterjesztésnek azt az elemét, amely szerint az előírt létszámleépítéssel egy időben szükséges olyan intézkedések megtétele, amelyek a bérköltség csökkentését eredményezik (részmunkaidő, kényszerszabadság). *A Vasutasok Szakszervezetének álláspontja szerint a tervezett létszámleépítés helyett annak mérséklésére kellene alkalmazni a munkaidőalap-csökkentés különböző formáit.* Az erre vonatkozó tárgyalások a vezérigazgatósággal folyamatban vannak.

Az idei bérgazdálkodási előírások nem engedik a bázis szintű kifizetéseknél magasabb felhasználást a túlórák, a műszakpótlék, a készenléti idő díjazására. Az eddig eltelt időszak tapasztalatai szerint ennek az előírásnak a teljesítése biztosítottnak látszik, de a gazdálkodó szervezeteknek további intézkedéseket is kell tenni a túlórák, a készenlétek csökkentése, a műszakpótlékra jogosító idők mérséklése érdekében. A vezérigazgatóság meg kívánja szüntetni vagy legalább jelentősen csökkenteni minden olyan kifizetést, amely a bérköltséget terheli, de nem feltétlenül szükséges.

Így meg akarja szüntetni:

— a nyugdíjas-foglalkoztatást,

— a saját dolgozóval munkakörébe nem tartozó feladatok ellátására kötött szerződés alapján történő munkavégzést és annak díjazását,

— *a helyettesítési díj fizetését, mert ennek gyakorlati haszna és a munkavállaló részéről a lehetősége eddig is erősen vitatható volt.*

Korlátozni kell:

— az alkalmi munka végeztetését, mert ezek a munkák saját dolgozóval elvégeztethetők,

— a másodállásban, ill. mellékfoglalkoztatásban végeztetett munkákat, mert többnyire ezek is saját dolgozóval elláthatók.

A bármilyen címen elért bérmegtakarításból jutalom nem fizethető, ezeket az összegeket elvonják és központi gazdálkodási hatáskörbe kerülnek.

Az előírt — átlagosan 10%-os mértékű — létszámcsökkentés végrehajtása megkezdődött, de az üteme a tervezettől elmarad. Az 1992. I—II. havi teljes munkaidős létszám mindössze 7%-kal (8154 fővel) alacsonyabb az elmúlt év azonos időszakának létszámánál. *Ez azt jelenti, hogy az első két hónapban elmaradt létszámleépítés (3493 fő) az év hátralévő részét terheli.* A feladat méretére utal az 1992. évi létszám-előirányzat és I—II. havi létszám összevetése. Ez utóbbi 6775 fővel (6,67%-kal) magasabb az éves előirányzatnál.

Több vezető, kevesebb létszám

Az eddigi megvalósított létszámleépítés döntően a fizikai munkaköröket érintette. Itt a létszámcsökkenés mértéke 8,3%-os (6989 fő), szemben a szellemi foglalkozásúak csupán 3,6%-os (1165 fő) csökkenésével. *E tendencia következtében egyre kedvezőtlenebbül alakul a szellemi-fizikai létszámarány.* A termelésirányítók, középvezetők száma, a korábbi évekhez képest növekedett, ugyanakkor az általuk irányított létszám közel 20%-kal csökkent. Ez a helyzet hosszabb távon nem tartható fenn.

A munkafeladatok csökkenésével összhangban 41,2%-kal növekedett a *részmunkaidőben* foglalkoztatottak száma. A növekedés az egyéni munkaszerződések módosításával valósult meg. A foglalkoztatási törvényben biztosított lehetőséggel (legalább 1/3-dal csökkentett munkaidő alkalmazása esetén a kiesett bér fele a foglalkoztatási alapból visszaigényelhető) eddig még a MÁV egy szervezeti egysége sem élt.

A többszöri korlátozó, tiltó intézkedések hatására a foglalkoztatott nyugdíjasok száma 70%-kal csökkent, de még mindig 466-an vannak alkalmazásban. A létszámleépítési kötelezettség előírásai szerint ezt a foglalkoztatási formát teljesen meg kell szüntetni, annál is inkább, mert e célra bérkeret ebben az évben már nem áll rendelkezésre.

Minden szakszolgálatnál megkezdődött a létszámcsökkentés, de még egyetlen szakágnál sem teljesült. Az időarányos teljesítésben az elmaradás 1-5%-os, s ezzel növekszik az év hátralévő részének ilyen irányú feladata. *Legnagyobb az elmaradás az építési szakágnál, hiszen a 14,5%-os létszámcsökkentési előírással szemben a teljesítés csupán 5%-os.* Érdemes felfigyelni arra, hogy a központi irányításban (vezérigazgatóság, igazgatási központok) a végrehajtott létszámcsökkentéssel egy időben ismételten megjelenik az ún. „berendelés" intézménye. Ez a jelenség arra utal, hogy a létszámcsökkentés nem jár feladatracionalizálással. *A berendelések gyakorlatát meg kellene szüntetni ahhoz, hogy a külszolgálati főnökségeknél további munkaerő-gazdálkodási terhek ne jelenjenek meg.*

Hiába a tilalom, sok a felvétel

Az eddigi létszámleépítési előírások teljesítését segítette az előző évben részlegesen, majd 1992. I. 23-tól teljes körűvé tett létszámfelvételi tilalom. A zárlat ellenére január—február hónapban 468 dolgozót vettek fel, s ebből 130-at február 1. után. Az újfelvételesek kb. fele az üzemviteli szakszolgálat forgalmi végrehajtó munkaköreibe került. Az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál 75, a gépészetinél pedig 84 újfelvételest alkalmaznak. A két utóbbi szakszolgálatnál a létszámzárlatra vonatkozó vezérigazgatói utasítás figyelmen kívül hagyása tovább nehezíti a létszámcsökkentés végrehajtását, ezért ez a magatartás érthetetlen.

A munkaerő-gazdálkodási tervekben az szerepelt, hogy a létszámhiányos területek feltöltése belső átcsoportosításokkal valósul meg. Ennek érdekében hozták létre az igazgatóságokon a belső munkaerőpiaci központokat. Ezek feladata lett volna a szakszolgálatok közötti munkaerő átcsoportosítás koordinálása. *Ez az intézmény azonban gyakorlatilag nem működik.* Átcsoportosításokra csak szakágon belül kerül sor, ez alól kivétel csak a védelmi főnökségekre való átcsoportosítás. Az egyes szakágak a szorító gazdálkodási körülmények között csak saját területükön belül kívánják megoldani létszámgondjaikat, társszakszolgálattól dolgozót nem fogadnak.

A felhasznált munkaidőalap — természetesen elsősorban a mintegy 8%-os létszámcsökkenés következtében — mérséklődött.

Érdekesen alakultak a különböző címeken kieső idők, az ún. veszteségidők. A *szabadságos napok* kiadása az üzemvitelnél és a közgazdasági és fejlesztési főosztály felügyelete alá tartozó szervezeti egységeknél elmaradt a bázis szintjétől, amelyre elfogadható indokot a munkaügyi és humánpolitikai főosztály nem talál.

Dr. Simon József

Kisajátítható-e május elseje?

Nem tudom, hallott-e már valaki arról, hogy privatizálni akarják május elsejét?

Nem vicc, én hallottam ezt a kifejezést, azt hiszem, a rádió egyik adásában. Már nincs szükség „állami" május elsejékre, mondták, amikor mustáros virslivel és kőbányai világossal intézményesen kábították el a kiszolgáltatott dolgozótömegeket, amikor azt szajkózták, hogy ez a nap a munka ünnepe.

Elképzelem, hogy jön egy tőkeerős befektető és mondjuk felerészben, némi apporttal beszáll a május elsejébe. És mivel a május elseje egy része fölött ő rendelkezik, azt mondja, hogy ezen a napon, ha olyan nagyon ünnepelni való kedvük van, emlékezzünk meg mondjuk a kerekegyházi fókavédő szövetség megalakulásának évfordulójáról.

Mit lehet ilyenkor tenni?

A fele nap a privát, a fele mindannyiunké. Kérdés, hogyan osszuk meg a napot, és egyáltalán megosszuk-e, vagy közös táblára írjuk ki: *Éljenek a fókavédők, éljen május elseje!*

Azután az is elképzelhető, sok kis kft., kétszemélyes betéti társaság mind-mind jogot formál május elsejére, és mint jogos, az „átkos" alatt elorozott jussukat visszaköveteli.

Néhány évvel ezelőtt a budapesti Dózsa György úton, a dísztribün előtt hullámzó tömegben óriási feltűnést keltett egy szakállas fiatalember, aki jó magasra tartotta fábláját.

Szabó Laci köszönti május elsejét! — ez volt a felirat.

Ez a korai május elseje privatizálás akkor szinte megbotránkoztató volt. Ma, valljuk be, nem csodálkoznánk rajta.

Sőt. Már tavaly is külön ünnepelt a Liga, azt hiszem, a munkástanácsok is, és külön az MSZOSZ-hez tartozó szakszervezetek.

Külön ligetbe vonultak a privatizálók, ugyanannak a virágnak még az illatát sem akarták közösen szívni a kádári mustáros virslivel és kőbányai sörrel megmételyezett tömeggel, a félmillió budapesti munkavállalóval.

Mi lesz vajon idén?

Miről beszélnek majd a kis május elseje privatizáló kft.-k szónokai? Ha csepp eszük van, nem a másik kft. szónokait fogják szidni május elseje ürügyén. Tisztességtelen és buta piaci verseny lenne, piaci kofához illő, akik elvakult dühükben egymás tojásos szakajtóját rugdossák fel.

Az MSZOSZ Kft., vagy anyavállalat, az idén is a Városligetbe várja a budapesti munkásokat. Már nincsen „ingyen kábítószer", virsli, meg a krigli sör, csak jó programok, jó beszélgetések ígérete. Talán az idő is jó lesz, és a tavaszi szél kék zászlókat fog lobogtatni.

Pataki Kálmán

Csak forintért

A kormány tavalyi döntésének megfelelően, már nem nyitottak ki a konvertibilis valutáért árusító boltok. Hogyan sikerült a forintosítás? — kérdeztük az érdekeltektől.

— Minden a terveknek megfelelően alakult — mondta *Gazdag Ferencné*, a MÁV Utasellátó és Idegenforgalmi Igazgatóságának vezetője. A kormánydöntést követően, 1991. szeptember 20-a óta differenciált árleszállítással kínáltuk a még meglévő 31 valutás boltunk készletét. Az elmúlt fél év alatt folyamatosan kiürültek üzleteink, amelyeknek 80 százaléka bérlemény volt. *Március 31-én már csak két budapesti boltban árultunk, és az utolsó napra csak körülbelül százezer dollár értékű herendi porcelánkészletünk maradt meg,* amit ezután forintért adunk el. Az öt saját bolt közül a Déli pályaudvaron lévőben már működik egy mini ABC-áruház, a Nyugati pályaudvaron, illetve a Miskolcon lévőben hamarosan kiskereskedelmi bolt nyílik. A Keletiben működő, volt dolláros üzletbe Mávtours-kirendeltség telepedett. Az újpesti üzlet profilja még nem dőlt el.

A Vasutasok Szakszervezete

PÁLYÁZATOT HIRDET

pénzügyi szakértői munkakör betöltésére.

A MUNKAKÖR MEGNEVEZÉSE: pénzügyi instruktor.

A MUNKAKÖR BETÖLTHETŐ: azonnal.

A MUNKAKÖRHÖZ KAPCSOLÓDÓ FELADATOK:

— a Vasutasok Szakszervezetéhez tartozó — elsősorban a MÁV Budapesti Vasútigazgatóság területén levő — szakszervezeti bizottságok pénzügyi-gazdálkodási tevékenységével összefüggő alapszervezeti feladatok segítése, ellenőrzése.

EZEN BELÜL:

— segítségnyújtás az alapszervezetek éves gazdálkodási irányelvének, költségvetésének kialakításában, a félévi és évi beszámolójának elkészítésében;

— folyamatos kapcsolattartás az alapszervezetek titkáraival, gazdasági felelőseivel, pénzügyi ellenőrző bizottságaival;

— tanácsadás az alapszervezeteket érintő pénzügyi, adózási kérdésekben, a személyi jövedelemadóval, a társasági adóval és az általános forgalmi adóval, az adózás rendjével kapcsolatos feladatokról;

— rendszeresen ellenőrizni az alapszervezetek pénzügyi, gazdálkodási, adózási tevékenységének törvényességét, az alapszervezet pénzügyi ellenőrző bizottságával közösen a költségvetés szerinti gazdálkodást;

— közreműködni a szakszervezet főkönyvelősége általános, költségvetési és beszámolási feladatainak ellátásában.

ALKALMAZÁSI FELTÉTEL:

— szakirányú középiskolai érettségi és szakirányú felsőfokú szakmai képesítés

— legalább 5 éves pénzügyi-számviteli szakmai gyakorlat.

Elsősorban olyan pályázók jelentkezését várjuk, akik széles vasúti, szakszervezeti, alapszervezeti, gyakorlati tapasztalatokkal rendelkeznek.

BÉREZÉS: három hónapos próbaidőre 25 000 Ft/hó.

Pályázni írásban vagy személyes jelentkezés útján lehet.

A pályázók személyes elbeszélgetésen vesznek részt.

A pályázattal kapcsolatban felvilágosítást a Vasutasok Szakszervezete főkönyvelőségén (Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068) MAROSINÉ KÖHALMI ÁGNES munkaügyi csoportvezető ad a 01/19-77, 01/19-78 vagy a 122-1891, 122-1895 városi telefon, 105-ös vagy a 119-es mellékén.

A GySEV-nél bevált az új bérezési rendszer

A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút vezetői két évvel ezelőtt elhatározták, hogy korszerűsítik a vasúti munkát végzők bérrendszerét. Az elhatározást tett követte. A gazdasági vezetők az érdek-képviseleti szervek bevonásával munkához láttak és már 1991. január 1-jével be is vezették az új bértáblázatot. Valamivel több mint egy év távlatából a tapasztalatokról beszélgettem Striczki Istvánnal, a GySEV munkaügyi és humánpolitikai főosztály vezetőjével.

— Mi indokolta az újítást, az új bérezési rendszer bevezetését?

— Mint ismeretes, az elmúlt évtizedekben központilag szabályozott, a nemzetgazdaság egészére érvényes, többnyire ipari sajátosságokra épülő bérrendszerek nem vették figyelembe a vasúti munka sajátosságait, legkevésbé a kedvezőtlen munkakörülményeket, a speciális szakképzettség szükségességét, a folyamatos szolgálatot, valamint az ezekkel együttjáró hátrányokat. Mi ezeket, az előírt bérrendszeren belül, különböző pótlékokkal és kiegészítő díjazásokkal kíséreltük meg ellensúlyozni. *Ezeknek az ellentmondásoknak a feloldására dolgoztunk ki egy, a vasúti munka sajátosságaihoz jobban igazodó, a korábbinál egyszerűbb és áttekinthetőbb új bérbesorolási rendszert.* Ez több szempontból is hasonlít az osztrák üzemágunknál alkalmazott, nyugat-európai típusú bérezési rendszerhez.

— Melyek az új rendszer lényegesebb elemei?

— A munka azzal kezdődött, hogy a bérbesorolásnál a munkaköröket minősítettük és kategóriába soroltuk. *A táblázat tartalmazza a munkaviszonyban eltöltött éveket, a gyakorlati idő alapján megállapított fizetési fokozatot és a munkakör minősítésének megfelelő kategóriát.* A kategóriák százalékos arányban növekednek, elismerve a munkakörök minőségi és nehézségi fokát, a nagyobb szakképzettséget, illetve az iskolai végzettséget. Ugyancsak évenként, meghatározott százalékban növekszik a bér a vasúti vagy a dolgozó jelenlegi munkaköréhez hasonló, a korábbi munkaviszonyban eltöltött idő arányában.

— *Az élet, s a bevezetéstől eltelt több mint egy év tapasztalatai bennünket igazolnak* — folytatta a főosztályvezető. — S ez annak tulajdonítható, hogy az előkészítő munkát már 1990-ben megkezdtük. Az előkészítő bizottság tagjai körültekintően jártak el és megfontoltak minden egyes javaslatot. Az 1991. január 1-jével történt bevezetéskor abban is megállapodtunk, hogy nyolc hónap elteltével napirendre tűzzük a bérrendszer tapasztalatait.

— Megtörtént?

— Természetesen. Az érdekképviseleti szervek bevonásával minden lényeges elemét áttekintettük és a fizetési fokozatokban, illetve az egyes munkaköröknek a megfelelő kategóriában történő elhelyezésében változtatásokat, a táblázatban pedig módosításokat hajtottunk végre. A kedvező tapasztalatok és a finomítások végrehajtása után *1992. január 1-jétől véglegesítettük.*

— Ez azt jelenti, hogy a GySEV dolgozóinak többsége a módosított bértábla alapján kapja a bérét?

— Igen.

— Hallhatnánk arról részletesebben is, hogy mit tartalmaz, illetve milyen kérdésekre ad választ a bértáblázat?

— *Azzal kezdeném, hogy minden létező munkakört minősítettünk és kategóriába soroltunk.* Ezzel összefüggésben bértáblázatunk tartalmazza — a munkában eltöltött évek alapján — a fizetési fokozatot, s a munkakörök minősítésének megfelelő bérkategóriát. Ez utóbbinál figyelembe vettük a végzett munkát, a munkakörülményeket, a munka fizikai leterheltségét, a munkakörrel járó felelősséget, a felkészültséget — iskolai végzettség, vasúti szakmai képzettség, betanítás stb. Az új bérrendszer a munkaköröket 37 munkaköri bérkategóriába és a munkában eltöltött időtől függően 35 fizetési fokozatba sorolja.

— Hogy még szemléltetőbb legyen, vegyünk egy konkrét példát, mondjuk legyen az illető vonatvezető. Vele szemben mi a követelmény?

— A vonatvezető a bértáblázat 14. bérkategóriájába tartozik. Ennek a munkának az elvégzéséhez *nyolc általános iskolai végzettség, vonatfékező, jegyvizsgáló, vonatkezelő és vonatvezetői szakvizsgára van szükség.* Feltételezzük, hogy a példánkban szereplő vonatvezető szolgálati ideje húsz év. Nézzük a bértáblát: *a jelenlegi alapbére 22 ezer forint.* Ez tisztán az alapbér, ami nem tartalmazza az egyéb járandóságokat, mint például a műszakpótlékot, s az esetleges nyelvpótlékot.

— Nézzünk még egy példát. Legyen az illető menetirányító.

— A menetirányító a 22. bérkategóriába tartozik. Ehhez középiskolai végzettséggel, tisztképzővel, német nyelvtudással és legalább öt év gyakorlati idővel kell az illetőnek rendelkeznie. Tételezzük fel, hogy a szolgálati ideje harminc év. Ebben az esetben *az alapbére 32 000 forint.*

— Ezek szerint, ha a GySEV vezetői százalékban határozzák meg az évi esedékes béremelés mértékét, bárki fillérre kiszámíthatja, hogy mennyivel emelkedik az alapbére?

— Így igaz.

— A korábbi bérezési rendszerben nagy szerepe volt a különböző címen megállapított ösztönzőknek. Ebből mi maradt meg?

— Józerével semmi. *Mi ugyanis mindenféle jutalmat megszüntettünk.* Még a vezetők és a külszolgálati dolgozók prémiumát is. Ugyanakkor az érdek-képviseleti szervekkel egyetértésben olyan döntés született, hogy minden évben a vasutasnapon, az eredményességtől függően, *plusz egy havi bért fizetünk.*

— Nem okozott bérfeszültséget, hogy az új bérrendszer csak a vasúti munkát végzőkre vonatkozik?

— *Ez ellen eddig senki sem emelt kifogást.* Véleményem szerint ennek az a magyarázata, hogy a más munkaterületen dolgozó és önnálló bérgazdálkodást folytató egységeinknél is meg van a lehetőség az eredményorientált bérezés alkalmazására.

A GySEV, a sakkozók nyelvén szólva, megint lépett egyet.

Visi Ferenc

Ácsorgó mozdonyok, elfüstölt milliók?

Vajon honnan ismerős ez a két lepusztult mozdonymatuzsálem, amelyből már csak a kerekek, a hosszkazán, a „konyha", meg a szerkocsi nyújthat kevés támpontot a sorozat eredetére. Aztán bevillan: a 327-essel, csakúgy, mint az egykor gépészeti csodának számító 301-essel, Hatvanban találkoztam sok évvel ezelőtt. Onnan hozták el Füzesabonyba. A hosszú sorban vesztegző, fakult piros motormellékkocsik láttán viszont nem kell erőltetni az emlékezetet, egyformák Zalaegerszegtől Mátészalkáig. („Itt fogja őket megenni a rozsda, mert nincs rájuk szükség" — mondja később egyik kísérőm.)

Füzesabony nem tartozik a monstre fűtőházak közé, tevékenységi területe is inkább mellékvonalakra korlátozódik. Mindössze három villanygépet „lovagol" helyi személyzet, feltéve, hogy az óraszám nem közelíti a kritikus értéket, mert ilyen esetben Miskolc vagy Hatvan szinte ösztönszerűen „besegít" a füzesabonyi utazók nagy-nagy bánatára. Az talán természetes, hogy az ide állomásított motorkocsik és mozdonyok karbantartása is a vontatás feladata, ezen túl pedig műszaki kocsiszolgálatot adnak a saját állomásukon kívül Kál-Kápolnára, Vámosgyörkre, Egerbe és Visontára, ahol az új körbuktató külön kocsivizsgálót igényel.

— *Füzesabonyban száz mozdonyvezető szolgál* — ad további tájékoztatást *Balázs András,* a vontatás főnöke. — Ez a létszám racionálisabb üzemvitellel bőven elég lenne, a jelenlegi tendencia mellett olykor kevés. Tavaly már úgy tűnt, az állomási tartalékmozdonyokat sikerül a lehető legésszerűbben kihasználni. Ha nem volt rájuk szükség, lemondták, beküldték őket a fűtőházba. Idén viszont ennek ellenkezőjét tapasztaltam: *ha nem akad munka, a tartalékok akkor is ott füstölögnek az állomáson.* Ezt a konkrét ellenőrzések is alátámasztották. A szalagok vizsgálatából egyértelműen kitűnik, hogy a regisztrálószerkezet csupán az időt rajzolja, mozgás azonban órákig nincs, vagy csak nagyon kevés. Ennek talán az lehet az oka, hogy a szakági gazdálkodás mechanizmusa pénzügyileg nem tisztázott annyira, hogy az állomások számára megtakarítási érdekeltséget teremtsen.

— Önök tulajdonképpen dizelprofilú vontatásnak számítanak. Bz-motor, Dacia... Egyik sem képvisel csúcstechnikát...

— *A Bz-motorokra nincs panaszunk.* A fordából következően minden másnap bejönnek a műhelybe, ahol a napi vizsgálat keretében olyan hibákat is el tudunk hárítani, illetve megelőzni, amelyek később szolgálatképtelenséget okoznának. Ami nehezen megoldható, az a motorkocsik vezetőállásának, valamint az utastérnek a megfelelő fűtése. Bár az elmúlt téli időszakban emiatt mindössze egy panasz érkezett.

— Ami pedig a Daciákat illeti, olyanok, amilyenek. Ezeknél sem a fekvemaradások száma okoz gondot, hanem a majd mindegyiknél előforduló olajfolyás megszüntetése. *Csinálhatunk veliik, amit akarunk, akkor is kieresztik az olajat.* Ez olyan konstrukciós hiba, amely rendre visszaköszön. Leginkább a 44-es sorozatú mozdonyokkal vagyunk megelégedve, annak ellenére, hogy immár a harmincadik életévüket tapossák, de még mindig becsülettel szolgálnak.

— thorday —

Józsefvárostól a Keletiig

Találkoztam boldog vasutassal is

Egy árva taxi várja utasképében a csodát a Józsefvárosi pályaudvar bejárata előtt. Délután négy óra, a „csúcs már lezúgott", mondja a kedves pénztároshölgy. Ezen persze még nem a húsvétit érti, csupán az ingázók mindennapi rohama tetőzött úgy három óra tájban.

Több a büfé, az újságos, a könyves, mint az utas, jut eszembe, ahogy az állomáson körbevizslatunk. Az egyik könyvesstandnál támaszkodó fiú ijedten kapja arca elé a kezét, amikor a fotós elkattintja gépét.

— *Csak nincs félni valója?* — érdeklődik a megszeppent vigéctől kollégám. — *Sose lehet tudni...* — érkezik a válasz.

A kunszentmiklósi személy most készül kihúzni, a fiatal kalauz sokat még nem tud a vasútról, mindössze nyolc hónapja „szerelt föl".

A villamos fűtőgép vezére néha unottan kipillant az oldalablakon, nem tudja elképzelni mi lehet az a nagy esemény, ami idevonzotta a sajtót. Merthogy a személypályaudvar tudomása szerint még nem szerepelt a vasutasok újságjában.

A vígan söprögető *Dávid Mihály* állomástakarító ellenben „szíves örömest" áll a rendelkezésünkre. Profikat megszégyenítően „nyilatkozza le az életét". Való igaz, hogy e sorok írója nem egy *Móricz Zsigmond,* ám ettől még *Dávid Mihály* egy valódi *boldog ember.* Olyan, amilyennel mostanság nemigen lehet találkozni. Misi bácsi (ő mondja, hogy a kollégái után szabadon szólítsam csak így, holott csak ötvenkét éves), 25 évet húzott le a kőbányai textilgyárban, azután szegődött el a vasúthoz.

Dávid Mihály takarító

— Tíz éve vagyok itt Józsefvárosban. Vagy négy hónapja lettünk mi hárman — *Bábási László, Sztrapacsek Zoltán* meg én — állomástakarítók, mely beosztással jómagam nagyon meg vagyok elégedve. *Tisztán megvan a tizenegyezer forintom, mi kell még? Amióta mi csináljuk, azóta ragyog az állomás* — mutat körbe a virágoktól színes peronok között.

Korábban, ahogy meséli, a raktárban dolgoztak, a *Juhász Feri* bácsi keze alatt, a vagonkirakó brigádban.

— Olyan falrengető dolgok nem estek meg errefelé — gondolkodik el, amikor megkérem, hogy meséljen egy jó sztorit. — Balhé az volt múlt szombaton. A Kispest—Fradi meccsről mentek haza a huligánok. Fölborigatták a beton virágágyásokat, letépték a fali virágtartókat, fölrúgták a szeméttartókat. Éppen én voltam szolgálatban, volt mit takarítanom utánuk. Amúgy a csövesekkel is baj van, főleg ha bepiálnak, és a váróban kötekednek, kéregetnek az utasoktól.

Judák Lajos jegyvizsgáló

És mintha csak a „boldog ember" szavait akarná igazolni egy echte csőlakó dülöngél előttünk, ahogy megyünk kifelé. Igaz, ő nem lejmol. A büfé melletti kuka nejlonzsákjából szedegeti ki a használt műanyag poharakat, amit aztán darabonként harminc fillérért vásárol „vissza" tőle a gebines.

Józsefvároshoz képest a Keleti egy utasoktól, lebzselőktől, menekültektől és valutázó nepperektől nyüzsgő, fortyogó nagyüzem. A metró, akár a kráter az izzó lávát, kvantumokban löki ki magából az emberpépet. A katlanbar (ami itt betonból van) üldögélő sokadalomban egy őszes úr színes Jehova Tanúi füzetecskéket kínál, de néhány orosz (csecsen?) érdeklődőn túl a kutya se törődik vele.

Három rendőr álldogál a peronon, s talán a fotós mesterkedéseitől riadnak meg, és veszik a síneken át az irányt a Thököly út felöli csarnok felé. *Itt, mint mindig, most is folyik a csencselés.* A piac urai továbbra is az arabok, pontosan az egyiptomiak, akik szemérmetlenül pörgetik ujjaik között a súlyos forint tízezreket. A dollár, a márka, a svájci frank mindig egy háttérben meghúzódó társuknál van. Egyszóval a rendőrök nyomába eredünk, akiket egy Gyógynövény feliratú bódéban látunk viszont, amint éppen narancsitalt hörpölgetnek.

Fotósunk tágra nyílt blendével figyeli az eseményeket. Az események bonyolítói, az egyiptomi nepperek pedig egyértelműen őt kezdik figyelni. És egyre vészjóslóbban. Nem mernek nyíltan (lásd: szomjukat oltó rendőtriász) közelebb jönni, de a fixírozás egyre kellemetlenebb. Aztán az egyik nyakkendős, göndör nepper odasündörög a rend őreihez, mond nekik mosolyogva valamit, miközben fejével szorgalmasan felénk bököd.

Nincs mit tenni, kérdőre vonjuk a team fejét, egy törzsőrmestert, hogy miként is van ez? Fölmondja a szokásos leckét: tehetetlenek az arabokkal, hiszen *ahhoz* tetten kéne őket érni, plusz ezt még két tanúnak is kéne bizonyítani stb. Mindemellett azt javasolja a fotósnak, hogy jobb ha elteszi a gépét.

Fazekas Vilmos, a Keleti ügyeletese sem tud nagy horderejű eseményről beszámolni. Legfeljebb a szokásos nemzetközi vonatok késéséről. Szerencsére most nyugi van, pénteken (ma szerda van) várható a csúcs. Szerinte ugyanakkor a téli lanyhulás után megnőtt az utazási kedv. Például a Báthory-expresszhez a hét elején két kocsit kellett csatolni, annyian voltak rajta, holott hónapokig szinte üres kocsikkal közlekedett. *A bázeli gyorson is sokan vannak, s pazarul elegánsak a kocsik.* Ennek megfelelően — legalább is hazai mértékkel — meglehetősen arisztokratikusan viselkedik a személyzet is. A tüchtig, frissen borotvált hálókocsi-kalauz éppen a rakodással van elfoglalva, s leplezetlen megvetéssel konstatálja, hogy ténykedésüket megörökítjük. Ezért aztán eltekintünk attól, hogy szóra bírjuk...

T. J.

(Tüttő Tibor felvételei)

Indulás előtti fékpróba

Locomotív a Nyugatiban

Ilyen még nem volt Magyarországon, talán Európában sem: rockhangverseny egy pályaudvar csarnokában.

— *Kié az ötlet?*

— *Presser Gábor* kereste meg a MÁV vezérigazgatóját, *Csárádi Jánost* — tájékoztat *Baranyi Imre* osztályvezetőhelyettes. — Nevéhez illően, a lokomotívok udvarán búcsúzik a Locomotív GT.

— *Hogy esett a választás a Nyugatira?*

— Először a Keleti pályaudvarról volt szó, de ott ilyen koncertet forgalomtechnikai okok miatt egyszerűen lehetetlen megrendezni. Pedig nagyobb a csarnoka, mint a Nyugatié és az épület egésze is lenyűgözőbb. A Nyugati pályaudvar mellett szólt az is, hogy az alatta kiépült közlekedési rendszer megfelel a nagy utasforgalomnak, illetve ez esetben a közönség áramlásának.

— *Milyen különleges feladatokat kell megoldani?*

— Minden lépésre kidolgoztuk a terveket. Biztosítjuk, hogy a koncertek napjain valamennyi vonat menetrend szerint érkezzék és induljon a Nyugati pályaudvarról, tehát a bel- és nemzetközi utasforgalomban semmiféle fennakadás nem lesz.

— *Presserék a csarnokban, a sínek között lépnek fel, vagy építenek dobogót is, esetleg a peronon?*

— A Locomotív GT-nek emelt színpadot építünk a királyi váróterem előtti oldalon. A vágányokat deszkával lefedjük. Itt kap helyet a közönség, székeket és állóhelyeket biztosítunk. A hangosításról az együttes gondoskodik.

— *A hatalmas hangerő nem okozhat sérüléseket az épület szerkezetében? Eiffel annak idején aligha számított arra, hogy egyszer majd ilyen hangerő ostromolja a falakat.*

— Megtörténtek az első hangpróbák, már a világításpróbán is túl vagyunk. Semmiféle rendellenességet nem tapasztaltunk.

— *Mibe kerül ez a nem mindennapi hangverseny?*

— Szerintem 15-20 millió forintot emészt fel a koncert megrendezése. Mi a csarnok bérleti díjából részesülünk, s a kivitelezési munkálatokat a MÁV irányítja és végzi.

— *Mikor lesz a hangverseny?*

— Május 15—16—17-én. A főpróba jótékony célú előadás lesz, amelyre az egész országból meghívják az állami gondozott gyerekeket.

Békés Attila

— Innen ma nem megy vonat. Vegyenek inkább jegyet a koncertre!

(Szenkovits Viktor rajza)

Egy pályaudvar képei

A totalitárius rendszerek — századunkban a fasizmus és sztálinizmus — mindig nagy súlyt fektettek a monumentalitásra. Nem véletlen, hogy kedvenc és preferált képzőművészeti águk a szobrászat volt. Több ember, nemegyszer több emelet magas neoklasszicista emberalakjaikat a legutóbbi időkig majdminden szocialista nagyvárosban megcsodálhattuk. Mivel ezek a szoborgólemek általában az éppen aktuális vezér dicsőségét hivatottak sokszor már életében hirdetni, természetes, hogy forradalmi megmozdulások idején a népharag először ellenük irányult. A melegvágó nem kímélte Sztálint, Maót, Enver Hodzsát és a legutóbbi időkben Lenint sem. Aki ma Magyarországon a szocreál erőtől duzzadó, betongladiátoraira kíváncsi, annak a Népstadion kertjében egy ideig még módja van „megcsodálni" a sport ötvenes évek szülte héroszait, de igyekeznie kell, mert úgy hírlik, hogy ők is hamarosan a neves elődök sorsára (szobortemetőjébe) jutnak.

Más a helyzet viszont az ugyanabból az „ihletből" fakadt kordokumentumokkal, az épületekkel. Arra azért senki sem gondol, hogy a Népstadiont — csak azért, mert *akkor* és *úgy* épült, vagy éppen a Mussolini-stílus jegyében fogant Erkel Színházat le kellene bontani.

Szűkebb „hazánknál" maradva, a vasútnak is akadnak — ha az előbbiekhez monumentalitásban nem is mérhető — efféle gyöngyszemei, amikor az építész ceruzáját a Sztálin és Rákosi elvtársak iránti feltétlen odaadás vezette. Lapunk fotósa, Tüttő Tibor legutóbb egy vidéki riport során bukkant egy ilyenre. A „talált" műtárgy nem több és nem kevesebb, mint maga a székesfehérvári pályaudvar épülete, illetve annak csarnoka.

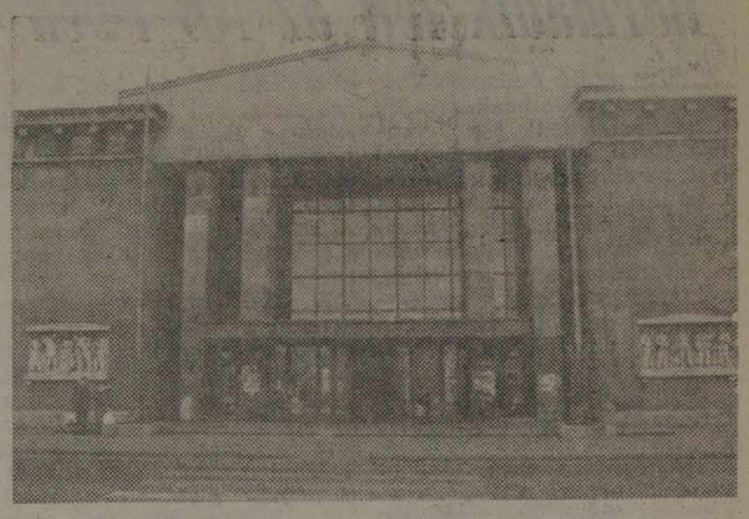
Az épület impozáns portálja magáért beszél. Bár a homlokzatról nem kis munka árán sikerült lekalapálni a betonkalászos szocialista címert, azért a bejárat két oldalán, a falba ágyazott, kőből faragott „élőkép" továbbra is hirdeti a munka dicsőségét, a munkásparaszt hatalmat, mint a lehető világok legjobbikát. (Csak nehogy eszébe jusson — talán éppen e sorok olvastán — valami túlbuzgó újbátornak ismét kalapácsot fogni, s tönkretenni ezt a kordokumentumot is. Akár tetszik, uraim, akár nem, tudomásul kell vennünk, hogy ehhez, a szocreál ravatalozóhoz ez illik!)

Szerencsére (és ezt tényleg nem gúnyból mondom) odabent a csarnokban, a pénztárak fölött jó magasan, még épségben megvan az óriási falipannó. Igaz, meglehetősen elkoszolódva, talán ezért sem szúrt szemet még senkinek. *Rajta hasonló életképben gyönyörködhetünk,* mint amit a fotós az emeleti váróterembe menet ért tetten, az egyik színes üvegablakon. Ez a mozaik újra csak a földi Paradicsomot villantja meg az öntudatos dolgozók acélos tekintete előtt. Ahogy a műszaki értelmiségi, a rendőr és a fejkendős parasztmenyecske öszszehajol, miközben térdmagasságban az új kor gyermeke tapasztja rájuk kérdőn a szemét, hát az maga a menynyei harmónia! Legalább egy csipetnyit rontja a biblikus hatást, hogy mögöttük egy MÁV feliratú vagonból zsákolnak.

Az ötvenes évek designjainál elidőzve hajlamosak vagyunk megfeledkezni a bennünket körülölelő (olykor bizony már-már fojtogató) pluralista valóságról. Pedig, ha valahol, akkor egy pályaudvaron ez éjjel-nappal jelen van. A fényképezőgép keresője nem hazudik. A nyomor a fehérvári állomás emeleti teraszán is honos. Akárha egy leprás ispotályba tévedt volna a halandó.

Mondhatják erre a tiszteletre méltó fehérvári vasutasok, hogy *ez* máshol is így van. *Hát, ez az...*

(t. j.)



Tiszaújváros

Nem kell elküldeni senkit

Nyolcvanan 230 milliót „hoztak" a MÁV-nak

Lehet, hogy nem lesz túlságosan népszerű, amit mondok, de akkor sem értem, miért Leninen kell elverni a port azért, mert egy haladó, távlataiban humánus eszmét gátlástalan szűk csoportok, vezetők bitoroltak el és formálták át a saját képükre. A tény azonban tény. Nincs többé Leninváros állomás. Helyét „Tiszaújváros" névfeliratot foglalja el.

— A névcserén kívül történt-e az elmúlt év alatt valamilyen változás? — kérdezem *Bodnár Dezső* állomásfőnököt.

— A szállítások volumenében feltétlenül, de sajnos nem előnyünkre. A TVK műtrágyagyárának stagnálása miatt mintegy 500 ezer tonnától estünk el, hasonló a helyzet a Kőolajipari Vállalat esetében is. *Az elmúlt években a földadott árutonnánk havonta 130-150 ezer körül változott, ugyanez az elmúlt évben 80 és 100 ezer tonna közé csökkent.* A leadásunk viszont emelkedett. A palkonyai hőerőmű részére havonta 150 ezer tonna szén, a TVK és TIFO számára pedig durván 100 ezer tonna olajszármazék érkezik.

— Bár a leadással is nyilván sok munka van, egy állomás mégiscsak a földadásból él.

— Igen, az állomásokat általában a földadásból adódó bevételek alapján kategorizálják. Végül is e téren sem kell szégyenkeznünk. Nemrég készült el a miskolci igazgatóság állomásainak tavalyi értékelése. Ennek alapján 230 millió forintot hoztunk a MÁV-nak, ami magasan a legjobb teljesítmény igazgatósági szinten. És mindez nyolcvanfős állomási létszámmal.

— Ez a nyolcvan vasutas sok, vagy kevés?

— *Éppen elég. Abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy létszámunk az elmúlt években nem lett indokolatlanul földuzzasztva.* Így most, ha sor kerül rá, beérhetjük egy minimális átcsoportosítással, anélkül, hogy valakit is az utcára kellene rakni. Mindössze a TVK-ból és a TIFO-ból kellett három raktárnokot és egy árupénztárost „hazahozni", éppen a forgalom csökkenése miatt. Valamikor naponta 1500 tonna volt csak a műtrágya földadása, most 400 tonnát ha sikerül keservesen „összekaparni".

— A vállalatoktól szerzett információk alapján, várható közeli föllendülés, vagy számolni kell a forgalom további csökkenésével?

— A TVK-nál lényeges tétel a granulátum exportja, amely nagyrészt a tengerentúlra indul. *Ez jó pénzt hoz a konyhánkra, mert a kocsik Murakeresztúron, Gyékényesen vagy Sopronnál hagyják el az országot.* A viszonylag nagy távolság miatt egy kocsi fuvardíja megközelíti a 80 ezer forintot. Értesüléseim szerint a kiszállításban növekedés várható. A TIFO-nál már most is tekintélyes a benzin és a gázolaj exportja. Most 30 ezer tonnás havi bérfeldolgozást terveznek Szlovákiának, ami szintén vasúton kerülne továbbításra. Problémа, hogy a granulátumhoz speciális vagonokra lenne szükség, amelyekkel a MÁV nem rendelkezik. Az osztrákoktól ugyan lehetne behozni, de a bérleti díj túlságosan drága, a TVK úgy döntött, hogy a kamion kifizetődőbb a vasútnál.

— Egy húszezer lakosú település esetében a személyforgalom sem lehet elhanyagolható.

— *Nem volt itt soha nagy személyforgalom, de az elmúlt évben még ez is visszaesett vagy húsz százalékkal.* Az idei áremelés hatását pedig legfeljebb a pénztárosokkal szemben megütött hangnemről lehet megítélni. Pedig az árakat nem ők emelték, de ezt ritkán sikerül megmagyarázni. Nem a legjobb a fővonali csatlakozás sem. Két éve ugyan bevezettek egy közvetlen vonatpárt Tiszaújváros és Budapest között. Ez a vonat gyorsan népszerűvé vált, főleg a nyári idényben. Az új menetrendtervezetben már nem szerepel, ami megint ki fogja vívni az utasok ellenszenvét.

A vonatpár megszüntetését részben kihasználatlanságával, részben azzal indokolták, hogy ebben az időben egy miskolc—zágrábi gyorsvonat közlekedik majd. Amiatt a mi vonatunkat nem tudják belepaszszítani a menetrendbe. Én érzem ennek a képtelenségét, de akár tetszik, akár nem, el kell fogadnom akkor is, ha biztos vagyok benne, hogy ez az intézkedés megintcsak a Volán malmára hajtja a vizet.

(Thorday)

Mesék az írógépről

A József Attila Színházban április 11-én (szombaton délelőtt) vasutasközönség előtt mutatták be *Szomaházy István, Békeffi István, Lajtai Lajos:* Mesék az írógépről című zenés, háromfelvonásos vígjátékát. Az ünnepi előadásra abból az alkalomból került sor, hogy harmincéves a kapcsolat a vasutas-szakszervezet és a színház között. A három évtized alatt a vasutasok ezrei tapsolhattak a színház művészeinek, ismerhették meg mindig színvonalas produkcióikat.

A most bemutatott nosztalgiát ébresztő operett már az 1920-as években is nagy sikert aratott. Hat évig táblás házak előtt játszották. A történet és a zene olyan mesés, hogy könnyen magával ragadja a nézőt. A főszereplő, *Lehmann Vilma* gépírólány álmai olyan álmok, amelyek valamennyiünkben élnek.

A színpadon köszöntötte a társulatot *Papp Pál,* szakszervezetünk elnöke, aki méltatta a három évtizedes kapcsolatot, a vasutasoknak tartott sok emlékezetes előadást. A színház valamennyi tagjának további sikereket és a szakszervezetünkkel való jó együttműködés folytatását kívánta.

K. S.

Halálos üzemi baleset

Április 9-én Fényeslitke „D" rendező pályaudvarának IV. számú fogadó vágányán *Golyán Gábor,* az állomásfőnökség váltókezelője halálos üzemi balesetet szenvedett.

Nevezett a forgalmi szolgálattevő utasítására az 1. számú gurító tolatómozdonnyal, amely egy kéttengelyes fedett kocsit húzott, zártárcsáért, majd a gurítandó elegyre történő kapcsolás végett ment volna az 1. számú őrhelyre. A 465. számú váltó körzetében, mintegy 15 km/óra sebességgel haladó M 40 908 számú mozdony menetirány szerinti jobb oldali ajtján az őrház közelében leszállt.

A mozdonyvezető látta, hogy az ajtót bezárta maga után. A mozdony felhúzott a váltón túl és tolni kezdett a III. számú vágányon álló gurítandó elegyre. Ekkor észlelte a mozdonyvezető, hogy a 465. számú váltónál egy ember fekszik a sínszálon. Ez *Golyán Gábor* váltókezelő volt.

A balesetvizsgálat eddigi megállapításai szerint a mozdonyról menet közben leszálló váltókezelő feltételezhetően megbotlott, s a menetiránnyal párhuzamosan beesett a jobb vágány külső széléhez, a mozdony jobb oldali része alá. A felette áthaladó teherkocsi utolsó tengelyénél, feltehetően fel akart emelkedni, s eközben a kocsiszekrény jobb hátsó részén lévő vontatóhorog a tarkóján olyan sérülést okozott, amelynek következtében a helyszínen életét vesztette.

Művelődési intézmények vezetőinek tanácskozása

Április 3-án tanácskozást tartottak a MÁV művelődési intézményeinek vezetői a VSz zeneiskolájában. *Pál Gábor* igazgató köszöntötte a megjelenteket, köztük *dr. Kulin Ferencet,* a parlament kulturális bizottságának elnökét és *Pallos Györgyöt,* a VSz alelnökét.

Kulin Ferenc tájékoztatta a résztvevőket a kulturális élet jelenlegi helyzetéről és kilátásairól. Hangsúlyozta többek között, hogy a rendszerváltás után a kulturális élet finanszírozása is új alapokra helyeződött. Megszűnt az a gyakorlat, hogy személyes kapcsolatok révén döntöttek jelentős összegek kulturális célú kiutalásáról és felhasználásáról.

A jelenlegi helyzetben a parlament kemény költségvetési vitában dönti el, mennyi pénzt fordíthatunk a kultúrára. Megszűnt a közvetlen irányítás, befolyásolás lehetősége.

Hogy a kultúra ne legyen minden évben költségvetési vita része, kulturális alapokat kell létrehozni. Ebben nagy szerepet játszhatnak a piacgazdasági mechanizmusok. Ez rendkívül fájdalmas folyamat, sok leépüléssel, intézmények megszűnésével jár. De csak így lehet az új alapokat megteremteni.

A művelődési intézmények vezetőinek azt ajánlotta, hogy legyenek komplex programjaik, amelyekkel meg kell ismertetni az önkormányzatokat, hogy támogatást szerezzenek.

A MÁV művelődési intézményeinek is gazdasági támogatókat kell szerezni programjaik megvalósításához.

Tüttő Tibor

A BVSC női röplabdacsapata harmadik lett az NB I-ben

A nagy multú Budapesti Vasutas Sport Clubnak minden időszakban voltak, ma is vannak olyan szakosztályai, amelyek sportágukban a legjobbak közé tartoznak. A nagy elődök közül ki ne emlékezne a vívókra, úszókra, vízilabdázókra, birkózókra, akik az ötvenes, hatvanas években, vasutasnyelven szólva: menetrend szerint szállították a bajnoki érmeket, trófeákat.

A magyar sport élvonalához tartozó mindenkor meghatározó szerepet játszó vasutasklubnak most is szép számban vannak olyan szakosztályai, amelyek hazai környezetben és a nemzetközi küzdelmekben is sikeresen szerepelnek. Ezúttal olyan sportág művelőiről szólunk, amelyről — szerényebb eredményeik miatt — korábban kevesebbet írt a sportsajtó. *Pedig a női röplabdaszakosztály sem akármilyen múltat mondhat a magáénak.*

Kezdjük mindjárt azzal, hogy a gyengébb nem képviselői, az egyesület újkori történelmének a legrégebbi szakosztályai közé tartoznak. A csapat az ötvenes évek elejétől megszakítás nélkül az NB I-ben szerepel. Ez önmagában véve is elismerésre méltó teljesítmény. Ennél azonban többről van szó. Nevezetesen arról, hogy a korábbi időszakban a középmezőnyben tanyázó együttes fokozatosan zárkózott fel a legjobbak mögé, s néhány éve már trónkövetelővé léptek elő.

A bajnoki cím elnyeréséért folyó küzdelemben az elmúlt idényben érték el a legjobb eredményt, ezüstérmesek lettek. *Az idén pedig bronzérmet nyertek.* Hadd tegyük azonban mindjárt hozzá, hogy amikor a csapat az első négy közé jutott, a rájátszásban egyenlő esélyel indult bajnokságért a nagy riválisokkal, a Tungsram, az Eger és a Vasas csapatával. A döntőbe jutás akkor úszott el, amikor az Eger a BVSC Tatai úti csarnokában gigászi küzdelemben kis különbséggel, de győzni tudott. *Így a döntőt a Tungsram az Egerrel vívta, a BVSC pedig a Vasassal játszott a harmadik helyért.* A végeredmény ismert. A Tungsram nyerte a bajnokságot, második az Eger, harmadik a BVSC.

A BVSC női röplabdacsapatának a bajnokságban elért eredményén kívül azt is meg kell említeni, hogy az elmúlt évben a nemzetközi kupában is megállták a helyüket. De az sem mellékes, hogy miként a korábbi években, napjainkban is vannak a csapatban olyan kiváló képességű játékosok, akik biztos tagjai a magyar válogatottnak.

A 20. Savaria Kupa nemzetközi női röplabdatornán szereplő magyar válogatottnak két BVSC-s tagja is van. Danada és Szél. Teljesítményeikről a Nemzeti Sport április 13-án megjelent, az utolsó mérkőzésről szóló tudósításban a következő mondat olvasható: „Láthatóan begyakorolt figurákat mutatott be a BVSC-s duó, amikor *Danada* jó tyúklabdáira menetrendszerűen érkezett *Szél Márta*...”

Nem lenne teljes a csapatról és a szakosztályról alkotott kép, ha nem sorolnánk fel azoknak a játékosoknak a nevét, akik kemény küzdelemben vívták ki a rangosnak nevezhető harmadik helyezést. Kezdjük a névsort a két válogatottal: *Szél Márta, Danada Judit, Jelena Borovinszkaja, Tatjana Gorbacsova, Fésűs Irén, Balázs Judit, Kiefelt Szilvia, Kovács Anikó, Juhász Nikolett, Szíj Zsuzsanna.* A csapat edzője: *Jánosi Ferenc.* Szakosztályvezető: *Tatár Mihályné,* aki az idén 40 éve tagja a BVSC-nek. Játékoskorában vezéregyénisége volt a csapatnak. A magyar válogatott mezét 88-szor öltötte magára. Aktív sportpályafutásának befejezése óta a klubnál dolgozik.

Visi Ferenc

Az EUROFIMA tagja lett a MÁV

H. Weber, az EUROFIMA (Európai Vasúti Gördülőállomány-finanszírozási Társaság) vezérigazgatója arról értesítette *Csárádi János* vezérigazgatót, hogy a társaság felvette a MÁV-ot részvényesei közé. A felvétel egyben a magyar kormány megbízható, kiszámítható politikájának elismerését is jelenti, hiszen az EUROFIMA oly módon nyújt kedvezményes hiteleket a tagországok vasútjai számára, hogy az egyes ügyletekhez az érintett vasutak kormányai biztosítanak garanciát.

A vasúti járművek beszerzésének finanszírozásában közreműködő társasag 1955-ben Bernben alakult, s 1956 óta nem fogadott új részvényest soraiba. Közel négy évtized után tehát Magyarország az első állam, amelynek vasútja érdemesnek találtatott arra, hogy részvényes lehessen a szervezetben. Ennek az a módja, hogy a Belga Vasutak Állami Társasága adja el részvényeinek egy részét a MÁV számára.

A részvényviszony azt jelenti, hogy a svájci székhelyű szervezettől a MÁV évente mintegy 500 millió forint értékű hitelt kaphat, természetesen személykocsiparkjának további fejlesztésére. S a visszafizetésére rendkívül kedvező feltételeket állapítottak meg, alacsony kamatokat számítanak fel és hosszú futamidőt biztosítanak.

A szükséges formaságok rendezése után, várhatóan július 1-jével lesz jogerős a MÁV felvétele. A szervezettől nyert pénzből a vasút várhatóan a belföldön közlekedő kocsiparkját fogja fokozatosan lecserélni.

VAN SZABAD BEUTALÓ

Az alábbiakban közöljük a szabad kedvezményes üdülési lehetőségeket. Jelentkezni lehet a Vasutasok Szakszervezete szociálpolitikai ügycsoportjánál, munkanapokon 9—13 óráig a 19-77, 48-13, 19-57/165. sz. telefonszámon. A beutalójegyeket az alapszervezeteken keresztül juttatjuk el a jelentkezők részére. Beutalójegyet csak rendkívül indokolt esetben, megfelelő igazolásokkal ellátva fogadunk vissza.

Magaslat:

Lillafüred V. 20—27. I. o. egyéni 3280, *Bakonybél* V. 21.—VI. 3. III. o. egyéni 3360, *Lillafüred* V. 6—19. II. o. egyéni 4200, *Lillafüred* V. 6—19. I. o. egyéni 4900, *Miskolctapolca* V. 14—27. I. o. egyéni 4900, *Bakonybél* V. 21.—VI. 3. III. o. hp. 6720, *Pécs* V. 8—21. II. o. hp. 8400.

Gyógy:

Szeged V. 6—14. I/A. hp. 7740, *Hajdúszoboszló, Hortobágy* IV. 23.—V. 6. II. o. hp. 8400, *Hajdúszoboszló, Hortobágy* V. 7—20. II. o. hp. 8400, *Hévíz Flavius* V. 13—26. II. o. hp. 9520, *Hajdúszoboszló, Tóparti* V. 21.—VI. 3. II. o. hp. 9520, *Gyula* V. 7—20. I. o. hp. 9800, *Hévíz, Panoráma* V. 21.—VI. 3. I. o. hp. 11 480, *Hévíz, Panoráma* V. 21.—VI. 3. I/A. o. hp. 13 720.

Balaton:

Balatonfüred, Horizont V. 21.—VI. 3. III. o. hp. 6160, *Siófok, Ezüstpart* IV. V. 20.—VI. 2. I. o. hp. 7840, *Siófok, Azúr* V. 22.—VI. 4. I. o. hp. 7840

Szanatórium:

Parádfürdő V. 20.—VI. 9. II. o. 6300, *Parádfürdő* V. 27.—VI. 16. II. o. 6300, *Balatonfüred* V. 13.—VI. 2. III. o. 5670 (A szanatóriumi jegyek 1 főre érvényesek.).

★

Ismeretes, hogy Bükfürdőn, Debrecenben, Gyulán, Zalakaroson az üdülők mellett működő gyógyfürdőket a helyi vállalatok üzemeltetik. Hasonló a helyzet Hévízen is, kivéve a Helios és Postás üdülőket, ahol a fürdő és a gyógyászat helyben rendelkezésre áll. Az említett fürdővállalatok új rendszert vezettek be. *Csak azok látogathatják létesítményeiket térítésmentesen, akik az orvos által felírt fürdőjegyekkel és fizikoterápiás kezelési utalványokkal rendelkeznek.* Ha az említett helyekre gyógybeutalót kapnak, keressék fel kezelőorvosukat, írassanak fel velük a kéthetes beutalás idejére megfelelő számú fürdőjegyet és fizikoterápiás kezeléseket.

Előfordulhat, hogy valaki csak az üdülés kezdete előtt egy-két nappal kapja kézhez beutalóját. Ez esetben a helyi üdülő orvosa felírhatja az általa indokoltnak tartott fürdőbelépőket és kezeléseket. Az orvosok által felírt fürdő- és fizikoterápiás kezelési utalványokat — állampolgári jogon — a társadalombiztosítás megtéríti a szolgáltatást biztosító vállalatoknak. A kapott információk szerint az előbbiekben ismertetett gyakorlat június végéig marad érvényben.

Korábban már adtunk ki egy listát az alapszervezetek részére az üdülőhelyeken érvényes idegenforgalmi adóról. Azóta egy változás történt. Bakonybélen is életbe lépett az említett adó, amely személyenként és naponként 50 Ft. Mentességet csak a gyermekek élveznek.

Köszönet nyugdíjemelésért

Tisztelt Vasutas Társadalombiztosítási Tanács!

A mai nehéz körülmények között jóleső érzéssel és örömmel vettem tudomásul a kedvező és méltányos elbírálás alapján történt döntést, mely szerint a nyugdíjjárulékomat felemelték.

Hálás köszönetünket fejezzük ki a számunkra igen kedvező anyagi támogatásért.

Az egészségi állapotunk kissé megromlott, így a rendszeres gyógyszerellátás többletkiadást jelent, továbbá az energiaárak (víz, csatorna, villany, gáz) emelkedése is sok gondot okoz.

A nyugellátáson kívül más jövedelmem nincs. Még egyszer köszönet az anyagi segítségért és a kedves jó kívánságért.

Tisztelettel
Mészáros Miklós
Szeged

★

Igen tisztelt Elnök úr!

Hálásan köszönjük a nyugdíjemelést és mi is szívből kívánunk Önnek és kedves családjának nagyon jó egészséget, munkájához sok sikert és erőt.

Őszinte tisztelettel:
özv. Fórizs Jánosné
és Fórizs Irén

A MÁVTOURS ajánlja

A MÁVTOURS programfüzetében megjelent különleges külföldi útjait ajánlja vasutasoknak.

Ízelítő Svédországból és Dániából! Utazás vonattal és hajóval. Malmö—Koppenhága! 6 nap, 5 éjszaka; 1992. június 18—23-ig. Szállás: 2 ágyas, zuhanyzós szállodai szobákban.

Részvételi díj: 23 385 forint/fő.

Az „Örök város” **Róma.** Program szerint 1992. július 26—31-ig. 6 nap, 5 éjszaka, közlekedés vonattal.

Szállás: 2-3 ágyas, zuhanyzós szállodai szobákban.

Colosszeum, az Angyalvár, a Tréni-kút, valamint az őrségváltás megtekintése a Vatikánban.

Részvételi díj: 11 974 forint/fő.

Az év fantasztikus ajánlata **Tunézia!**

Majus 23-tól október 31-ig folyamatosan, egyhetes nyaralás a napfényes Hammametben, a homokos tengerpart gyöngyszemén. Utazás repülőgéppel, elhelyezés 2 csillagos komfortos szállodában, félpanziós ellátással.

Részvételi díj: 38 132 forinttól 41 255 forintig.

Levél Tapolcáról

Papp Pál Elnök Úrnak,
Vasutasok Szakszervezete

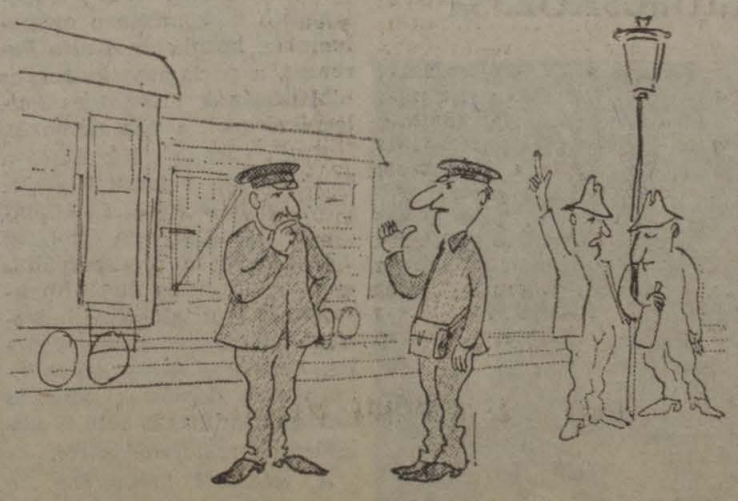
Tisztelt Elnök Úr!

A művészetkedvelő tapolcai vasutasok nevében szeretnénk megköszönni azt az ajándékműsort, amelyet a József Attila Színház kiváló művészei, a Vasutasok Szakszervezete és a színház között fennálló kapcsolat 30. évfordulója alkalmából a Batsányi János Művelődési Központban a vasúti csomópont dolgozói számára nyújtottak.

Zentai Gábor
igazgató

Beiktatás

A közelmúltban mutatkozott be új szerepkörében *Szabó Zoltán,* a MÁV Szombathelyi Igazgatóságának eddigi műszaki vezetője, aki a járműjavító üzem igazgatója lett. Beiktatásán részt vett *Kisteleki Mihály,* a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási főosztályának vezetője is.



— Főnök! A húsvéti locsolókat most melyik vonatra rakjuk fel?

(Szenkovits Viktor rajza)

BUDAPESTEN ALAKULT

Természetjáró-csoport vasutas nyugdíjasoknak

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata, a Keleti pályaudvar nyugdíjas-alapszervezet a Vasutas Természetjárók Országos Szövetsége budapesti szakosztályával közösen, *természetjáró-csoportot hozott létre.* Cél az aktív vasutasok és a nyugállományt élvezők szabadidős programjának alakítása.

Ennek érdekében havonta egy klubdélutánt szerveznek, ahol közösen megbeszélik a következő programokat. Filmvetítéssel kísért élménybeszámolót is tartanak a kirándulásaikról.

Szeretnék tagjaikat megismertetni Budapest és más városok múzeumaival, az ország tájaival. Kirándulásokat szerveznek határainkon túli környező és távoli tájakra és városokba.

A tagdíj az 1992-es évre 20 forint. Bővebb felvilágosítást hétfőn és szerdán 13—16 óráig adnak a Keleti pályaudvar nyugdíjas-alapszervezetnél. (Kerepesi úti oldalon az árupénztár emeletén.) Telefon: MÁV üzemi; 10-06; városi: 133-4936.

Miskolcon rendezték

Szakközépiskolás tanulók kulturális és sportvetélkedője

A jövő vasutasainak játékos megmérettetésére került sor Miskolcon, a Vörösmarty Mihály Művelődési Házban. *Ott rendezték február 28-án a vasutas szakközépiskolások sport- és kulturális vetélkedőjét.* A vetélkedőn a miskolci igazgatóság területén levő, vasúti szakmákra képző szakközépiskolák vettek részt.

Az MVSC pályáján száz tanuló részvételével kezdődtek meg a sportversenyek. A fiatalok lövészeten, kispályás labdarúgásban, asztaliteniszben és sakkban mérhették össze tudásukat. Délután a művelődési házban szellemi vetélkedő kezdődött. A kérdések magában foglalták a szakmai, a vasúttörténeti ismereteket, emellett helyet kapott a zene és az irodalom is.

Az első díjat a miskolci Baross Gábor Szakközépiskola üzemviteli szakának tanulói nyerték, míg a második díjat a hatvani Damjanich János Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézet vasútgépészeti diákjai vitték el.

A jó hangulatú vetélkedő után *„Vasúti nosztalgiák”* címmel, diaporáma-bemutatót tekinthettek meg a résztvevők. Az este a szórakozásé volt, diszkóban ismerhették meg egymást a különböző helyről érkezett fiatalok.

Meg kell említenünk azt a példa értékű, önzetlen, segítőkészséget, amit a különböző igazgatóságok, főnökségek, szervezetek — köztük a Vasutasok Szakszervezete — nyújtottak a vetélkedő létrejöttéhez.

Kabai Zoltán

Lakáscsere

Elcserélném MÁV-dolgozóval balatonfenyvesi, 2 szobás, kertes, komfortos MÁV-lakásom, budapesti lakásra. Nagyobb lakás esetén adhatunk VII. kerületi 2 szoba, komfortos tanácsi lakást is. Érdeklődni lehet: egész nap, a 149-9702-es városi telefonszámon.

Elcserélném, vagy eladnám VI. kerületi, 75 négyzetméteres utcai, világos, földszintes, gázfűtéses öröklakásomat, mely üzletnek is alkalmas, 50 négyzetméteres központi, táv-, vagy gázfűtéses örök-, illetve szövetkezeti lakásra 1—2. emeletig. (Kelenföld, Rákospalota előnyben.) Érdeklődni lehet: a 122-9872; 122-1891-895-ös porta telefonszámokon 7—17 óráig.

Elcserélném Bp. XV., Széchenyi utcai 1+1/2 szobás, összkomfortos, 55 négyzetméteres, magasföldszinti MÁV-bérlakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra, vagy MÁV-bérlőkijelölésű tanácsi lakásra. (XV. ker., Káposztásmegyer). Érdeklődni lehet: munkanapokon a 22-14-es üzemi, vagy a 114-0017-es városi telefonszámokon, illetve személyesen 17 óra után a Bp. XV., Széchenyi u. 4. fsz. 1. (Angyal Zoltán) címen.

Elcserélném MÁV-telepen lévő XV. ker., Mozdonyvezető u. 10. 1/2., 62 négyzetméteres, 2 szobás, előszobás, spájzos, fürdőszobás lakásomat, gázkonvektorral ellátott kisebbre (helyi viszonylatban is lehet), megegyezés szerint. Érdeklődni lehet a fenti címen.

Elcserélném Budapest VI., Bulcsú utca 4. szám alatt lévő 80 négyzetméteres, 2 szobás, földszinti, összkomfortos vasúti bérleményemet Budapest vagy Komárom, illetve Komárom környéki hasonló vagy kisebb kertes lakásra. Érdeklődni lehet: Horváth János Bp. VI., Bulcsú u. 4. 1062.

Elcserélném 51 négyzetméteres telefonos, összkomfortos, kettőszobás, előteres, mellékhelyiséges, déli fekvésű III. emeleti, világos, távfűtéses, OTP-s lakásomat nagyobb méretű előteres, mellékhelyiséges tanácsi, telefonos lakásra, értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet levélben: Hollós Árpádné, Budapest 94. Postafiók 267. 1461.

Elcserélném 37 négyzetméteres, kertes, déli fekvésű, első emeleti, másfél szobás, komfortos vállalati bérlakásomat hasonló MÁV- vagy tanácsi lakásra. MÁV-dolgozóval, vidékre is. Érdeklődni lehet: a 19-77, vagy a 122-1895/187-es telefonszámokon.

Elcserélném sürgősen a VI. kerületben lévő 74 négyzetméteres, 3 szobás, vállalati bérlőkijelölésű tanácsi bérlakásomat. Kérek egy másfél szobás lakást, lehetőleg a VI., vagy a VIII. kerületben és egy szoba-konyhát bárhol. Érdeklődni lehet: reggel 8—15.30-ig a 14-36-os üzemi telefonszámon, Horváth Istvánné.

Elcserélném Tatabánya-Újváros központjában lévő 2 szoba, összkomfortos, 57 négyzetméteres plusz 2 erkély, II. emeleti, jól karbantartott tanácsi lakásomat családi okok miatt, budapesti tanácsi, kisebb lakásra, vagy vízközeli nyaralóra, értékegyeztetéssel, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: 43-47-es üzemi, vagy 122-9223-as városi telefonszámokon munkaidőben.

Elcserélném egyszobás, komfort nélküli (víz bent van) budapesti X. kerületi MÁV-bérlakásomat, összkomfortos lakásra. Érdeklődni lehet levélben: Simon Attila, Zagyvarékas, Béke u. 8. sz.

Elcserélném budapesti, egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat, hasonló győri lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 169-7803-as városi telefonszámon.

Hibaigazítás

Lapunk 7. számának 1. oldalán megjelent *Kedvezményes ebédjegy vásárolható utalványra* című cikkben említett „szakértelem hiánya” a 3 pontban tévesen került a Mozdonyvezetők Szakszervezete címszó alá. A kritikai észrevétel a cikk első hasábján megfogalmazottak szerint az egyéb vasúti érdekvédelmi szervezetekre vonatkozik.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—4356. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető: dr. Csőndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0160 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. MÁJUS 15.

Tovább kell erősíteni a gazdálkodás stabilitását

Az országos választmány elfogadta szakszervezetünk költségvetését

A Vasutasok Szakszervezete Országos Választmánya — szakszervezetünk pénzügyi ellenőrző bizottsága értékelését is figyelembe véve, április 27-én megtárgyalta és elfogadta a szakszervezet 1991. évi központi gazdálkodásáról szóló beszámolót. A központi gazdálkodás az elmúlt évben összességében teljesítette a költségvetésben megfogalmazott azon követelményt, miszerint legalább úgynevezett „nullszaldós" eredményt kellett elérni, és a szakszervezet vagyona nem csökkenhetett.

A központi gazdálkodás bevételeinek jelentős, 50 százalékot megközelítő részét 1991-ben a szakszervezeti tagok befizetései alkották. A tervezett tagdíjbevételt 31,2 százalékkal meghaladó mértéket a vasutas dolgozóknál elért jelentős bérszínvonal-növekedés, a kollektív szerződés kedvezőbb kondíciói, az elbocsátások tervezettnél kisebb arányai eredményezték, amiben nem kis szerepet vállalt a Vasutasok Szakszervezete valamennyi testülete, tisztségviselője.

Ennek eredménye, hogy az 1991-ben újólag ránk kényszerített tagsági viszony megújítása során is 80 ezret meghaladó tagunk választotta továbbra is a Vasutasok Szakszervezetét. A taglétszám — utólag belátva — pesszimistán prognosztizált jelentős csökkenésének elmaradása kedvezően befolyásolta a tagdíjbevételi terv alakulását.

A bevételek között az elmúlt évben meghatározó volt az átmenetileg szabad pénzeszközök lekötése, az ebből származó kamatbevétel. Tekintettel arra, hogy az inflációellenes lépéseket sikerült még a lehetőségekhez mérten elkerülni, kamatbevételeink a tervezettnél kedvezőbben alakultak, **meghaladták a 18 millió forintot.** A szakszervezeti központ épületében lévő, átmenetileg szabad helyiségek bérbeadásánál érvényes szerződések birtokában, illetve várható bérleti díjemelések mellett terveztük bevételeinket. Tekintettel arra, hogy a földszinti helyiségeket korábban bérlő kisszövetkezet a II. félévtől tervezett új bérleti díjat nem fogadta el, illetve az úgynevezett „márványterem" bérletét felmondta, bevételeink 17 millió forintos értéke a tervezett szint alatt maradt.

Egyéb bevételeink közül a legjelentősebb a MÁV által biztosított érdek-képviseleti támogatás volt. Az országos választmány állásfoglalása alapján viszont e támogatást a szervezet működésére nem, kizárólag karitatív, illetve szociális juttatásra lehetett felhasználni.

Bevételeinket növelte a DENTALCOOP Kft.-ben lévő üzletrészünk után kapott 930 ezer forint befektetési osztalék, az értékesített felesleges eszközök után beszedett 423 ezer forint, valamint a központban a munkahelyi étkezést természetben igénybe vevők által befizetett 253 ezer forint. A szakszervezet központi kiadásai nemcsak, és nem kizárólagosan a központi apparátus működési költségeit hivatottak biztosítani. **A központi bevételek közel 30 százaléka közvetlenül vagy közvetett formában a szakszervezeti tagság érdekében, céljára kerül felhasználásra.**

A bevételekkel szemben összesen közel 76,6 millió forint kiadás jelentkezett. Ez több mint 13 millió forinttal kevesebb a bevételeknél, tehát ilyen mértékű adózatlan nyereség képződött, elsősorban a vállalkozási bevételekből.

A kiadások között jelentős tétel a központi kiadások közel 55 millió forintos mértéke. E kiadások között szerepelnek az össz-szakszervezeti érdekeket szolgáló felhasználások, az oktatási, a központi segélyezési, a Magyar Vasutas előállítási és terjesztési, a központi propagandaköltségek és a szakszervezet apparátusának költségei.

A központi apparátus költségei között a legnagyobb tételt a munkabérekkel és járulékaival kapcsolatos költségek képviselik. Itt a tervezetthez viszonyítva összességében az elmúlt évben nem érte el a 30 százalékot, így több mint 8 százalékkal maradt el a vasutas dolgozóknál elért bérszínvonaltól.

A folyó évi bevételekből fedeztük a nyári tagszervezéssel kapcsolatos propaganda és tevékenység költségeit, illetve az új, a Vasutasok Szakszervezete tagjai részére készült tagsági igazolványok költségeit. Ugyancsak a bevételek nyújtottak fedezetet a soron kívüli kongresszus költségeire, a jogsegélyszolgálati költségek — MÁV által nem biztosított részének — fedezetére, a fűtési felújítási munkálatok megkezdésére.

Az elmúlt évre maradéktalanul eleget tettünk a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége alapokmányában vállalt 5 százalékos tagdíjunk befizetésének. Ezen túlmenően további 1,8 millió forinttal járultunk hozzá a szövetség közös kiadásaihoz. Gazdálkodási tartalékaink, vállalkozási bevételeink lehetővé tették, hogy terven felül 2,2 millió forinttal növeljük a szakszervezetünk által alapított nyugdíjas, ifjúsági és kulturális alapítványoknak teljesített befizetéseket. Így e három alapítvány részére összesen 3 millió forintot fizettünk be.

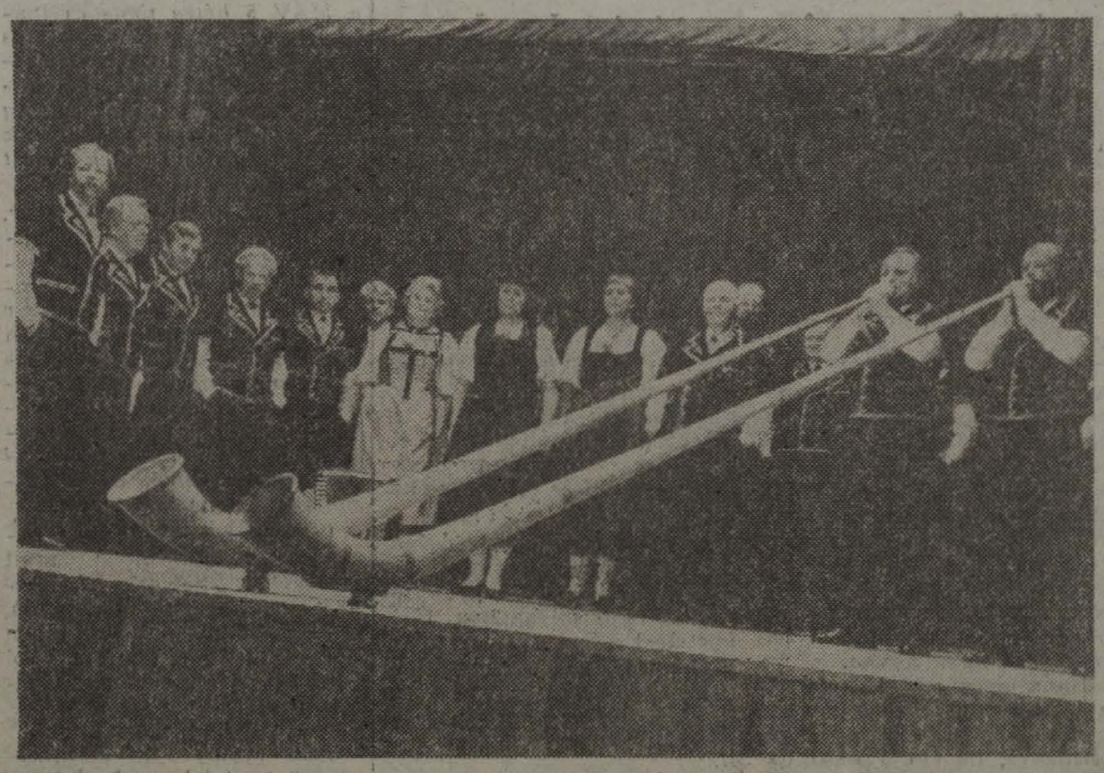
A választmány határozata alapján az elmúlt évben ismételten teljes körűvé tettük a nyugdíjasok intézményes segélyének fizetését, illetve megtérítését. Bevezettük a Segélyezési Szabályzatban az üzemi baleseti temetési segélyt (50 000 forint), illetve egyéb üzemi baleseti segélyt. 120 nagycsaládos vasutas dolgozó részére összesen 1,2 millió forint segélyt fizettünk ki egyszeri támogatás formájában. E három segélyezési forma keretében az elmúlt évben több mint 4,4 millió forint került kifizetésre. Összességében az 1992. évi költségvetés a szakszervezet pénzügyi tartalékainak csökkentése nélkül finanszírozható volt. Az adózás előtti eredmény meghaladta a 13 millió forintot, a tiszta eredmény megközelíti a 10 millió forintot.

Az elmúlt esztendőben szakszervezetünk megvette a Nyomdaipari Dolgozók Szakszervezetétől a budapesti zeneiskola épületét. Az állóeszközeink nettó értéke közel 49 százalékkal, készleteink értéke több mint 12 százalékkal, pénzeszközeink közel 20 százalékkal növekedtek.

Az országos választmány elé terjesztett 1992. évi költségvetés összeállításánál, az 1991. évi gazdálkodási tapasztalatokból, a központi ügycsoportok által az 1992. évre összeállított költségigényekből, a központi gazdálkodás kötelezettségeiből, az alapszervezetek 1991. évi beszámolóiból, a Magyar Államvasutak (MÁV) területén várhatóan bekövetkező kedvezőtlen változásokból, a Vasutasok Szakszervezete Pénzügyi Ellenőrző Bizottsága (PEB) javaslataiból és végül, de nem utolsósorban a Vasutasok Szakszervezete Területi és Tagozati tanácsa által az 1992. március 27-ei tanácsülésen elfogadott irányelvekből, illetve az 1992. április 7-ei tanácsülésen elhangzott ajánlásokból indultunk ki.

A Vasutasok Szakszervezete központi költségvetésének feladata a szakszervezeti tagok

(Folytatás a 3. oldalon.)



A FISAIC nemzetközi folklórfesztivál résztvevőinek műsorából kiemelkedett a svájci hegyi pásztorok kürtjeit megszólaltató együttes. (A fesztiválról szóló képes riportunk az 5. oldalon)

MÁJUS 11-TŐL ÖT HÉTIG

Csökkentett munkaidő a MÁV-nál

Szakszervezetünk nem tért el kitűzött céljaitól

A részmunkaidős foglalkoztatás — mint tömegesen alkalmazandó foglalkoztatáspolitikai eszköz — 1992 januárjában került a Rendkívüli Érdekegyeztető Tanács (RÉT) asztalára, az 1992. évi bér- és foglalkoztatáspolitikai koncepció tárgyalásakor.

A Vasutasok Szakszervezete a MÁV ez irányú javaslatát elfogadhatónak tartotta, és a tárgyalások során mindvégig támogatta. A VSz Területi és Tagozati Tanácsa e tárgyban határozott állásfoglalást alakított ki: *elfogadja és támogatja a részmunkaidős foglalkoztatást, de csak abban az esetben, ha ez helyettesítő eszközként szolgál — az elbocsátások helyett.* 1992-re ugyanis szakszervezetünk elsődleges célként a munkahelymegőrzést tűzte zászlajára.

A VSz tárgyalócsoportja a fentiek alapján javasolta a RÉT ülésén — több alkalommal is —, hogy a részmunkaidős foglalkoztatás alkalmazásának szabályai, jogi keretei, a Kollektív Szerződésben nyerjenek megfogalmazást, hasonlóan a kényszerszabadság intézményéhez. Ily módon adott szolgálati főnökségen, üzemben, hivatalban stb. az évi létszámgazdálkodás hatékony eszköze lehetett volna.

A MÁV és a RÉT ülésein részt vevő többi szakszervezet nem tartotta ezt sarkallatos kérdésnek. Bizonyára mások úgy vélték, ez érdekkörükön kívül esik. (A közelmúlt eseményei igazolták, mennyire téves volt ez a felfogás!)

A Kollektív Szerződés tárgyalásakor ily módon annyit sikerült elérni szakszervezetünknek, hogy a MÁV ígéretet tett arra, hogy a KSZ-tárgyalások befejezése után e kérdésre visszatérünk, és a szakszervezetekkel megállapodást köt a részmunkaidős foglalkoztatás alkalmazásának szabályairól.

Tekintettel arra, hogy a MÁV ezen ígérete ellenére e tárgyban semmiféle kezdeményezést nem tett, szakszervezetünk 1992. március 11-én a MÁV Vezérigazgatóságnál írásban kezdeményezte a hatályos Kollektív Szerződés módosítását négy tárgykörben. *Javaslataink között az első a részmunkaidős foglalkoztatás szabályozása volt.*

A felvetett témakörben 1992. március 31-én a MÁV és szakszervezetünk szakértői szintű tárgyalást folytatott, melyen a MÁV szakértői tárgyalócsoportja a VSz javaslatát — tárgyalási alapként — elfogadhatónak tartotta, s ígéretet tett arra, hogy a szakágak véleményének összegzése után április 20-ig a tárgyalásokat folytatja.

1992. április 17-én az események újabb fordulatot vettek. E napon ülésezett a MÁV Gazdasági Kollégiuma, ahol terítékre kerültek a MÁV likviditási problémái. Az erre illetékesek elemezték a helyzetet, és a GY. 22—37/1992. MHF. A. sz. Határozat kiadásával *a MÁV jogsértő módon — a szakszervezetek előzetes véleményének kikérése nélkül — egyoldalú intézkedést tett: döntött a részmunkaidős foglalkoztatás hálózati szintű bevezetéséről.*

A Vasutasok Szakszervezete mérlegelte az intézkedés miatt kialakult hangulatot, jogi állapotot és 1992. április 22-én a MÁV vezérigazgatójánál kifogást (vétót) nyújtottunk be az egyoldalú intézkedéssel szemben, az Mt. 13. § (3) bekezdésében foglaltak megsértése miatt.

Április 23-án a MÁV vezérigazgatója a kifogással megtámadott Határozatát visszavonta, ill. végrehajtását azonnali hatállyal felfüggesztette.

Szakszervezetünk Választmánya az érdekegyeztető tárgyaláson való részvételre szakági tárgyalócsoportot bízott meg *dr. Péter Mihály* alelnök vezetésével, és a szükséges szakértői támogatással. A bizottság tagjai: *Kiss Tamás* (járműjavító ib-titkára), *Balogh László* (építés), *Pszota Árpád* (gépészet-vontatás), *Tóth István* (pft), *Molnár Ákos* (távközlés, bizber.), *dr. Imrédi Gyuláné* (központi hivatalok), *Baráth Ferencné* (kereskedelem), *Bánszegi József* (anyaggazdálkodás), *Orosz Péter* (üzemvitel). A bizottság munkájában szakértői feladatokat látott el *dr. Simon József* és *dr. Garabon Sándor.*

A Választmány „Állásfoglalást" fogadott el, és meghatározta a VSz stratégiáját.

A tárgyalások a MÁV és a szakszervezetek között két for-

(Folytatás a 2. oldalon.)

A VSz tagjai részére

Szabadidős baleset-biztosítás

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt időszakban különböző biztosítótársaságokkal folytatott tárgyalásokat a szakszervezet által a tagság részére nyújtható anyagi jellegű szolgáltatások egy új formájának bevezetéséről. Ennek célja az, hogy akik a Vasutasok Szakszervezeténél tagsági viszonnyal rendelkeznek, *azoknak egy korszerű, folyamatosan továbbfejleszthető, a szakszervezet sajátos viszonyaira alkalmazott biztosítási szolgáltatást vehessenek igénybe.*

A tárgyalások eredményeképpen a VSz egy szabadidős baleset-biztosítási formára kötött megállapodást, amelynek igénybevétele 1992. július 1-jétől lehetséges.

A biztosítás kiterjed

1. Azokra a személyekre, akik a Vasutasok Szakszervezeténél tagsági viszonnyal rendelkeznek, munkaviszonyban állnak, és a szakszervezeti tagdíjat folyamatosan, az érvényes szabályok szerint fizetik. A nyugdíjasokra a biztosítási szolgáltatás (egyelőre) nem terjed ki.

Az 1992. július 1. után felvett szakszervezeti tagok 2 hónapos várakozási idővel válnak biztosítottá. Ez azt jelenti, hogy a szakszervezetbe való felvétel napja és a biztosítási védelem kezdő napja között legalább két teljes naptári hónapnak kell eltelnie.

2. Azokra a balesetekre, amelyek a szakszervezeti tagot szabadidőben, azaz nem munkaviszony vagy polgári jogi szerződés szerinti munkavégzés során érik.

A biztosítási szolgáltatás az úti balesetekre is kiterjed. Úti baleset az a baleset, amely a szakszervezeti tagot munkába jövet, illetve munkából lakására (szállására) menet közben éri, függetlenül attól, hogy a legrövidebb úton közlekedett-e vagy hogy megszakította-e az utazást.

Nem terjed ki a biztosítási szolgáltatás azon balesetekre, amelyek kizárólag a sérült ittassága miatt következnek be (a társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvény 78. § [1] bekezdés a. pontja alapján). Az ittasság mértékének megállapításánál a mindenkori KRESZ-előírásokat kell figyelembe venni.

3. A biztosítási védelem az egész világra kiterjed.

A biztosítási szolgáltatások és azok összege

1. Tartós rokkantság esetén a kártérítés összege a rokkantsági fokozatnak megfelelően (százalékban kifejezve) a havi szakszervezeti tagdíj 1000-szereséig terjed.

2. Csonttörés esetén a kártérítési összeg a havi szakszervezeti tagdíj 5-szöröse, azonban legkevesebb 1000 — de legfeljebb 2000 forint.

A biztosítási szolgáltatás pénzügyi számítási alapját a biztosítási esemény előtti utolsó három hónap átlagtagdíja képezi.

A Vasutasok Szakszervezete és a biztosító törekednek arra, hogy együttműködésük során a szolgáltatási kínálatot a szakszervezeti tagok igényei szerint, folyamatosan bővítsék, korszerűsítsék. Így elsősorban megvizsgálják annak a lehetőségét, hogy más biztosítási módozatokat is kidolgozzanak és azokat a Vasutasok Szakszervezete tagjai részére a standard módozatokhoz, illetve más ügyfelekhez képest kedvezményesen kínálják.

Az utóbbiakkal kapcsolatban tervbe vett és a közeljövőben fejlesztésre kerülő szolgáltatások:

— családi baleset-biztosítás
— lakásbiztosítás

(Folytatás a 3. oldalon.)

Időrendi sorrendben

A munkaidő-csökkentés hiteles dokumentumai

Amikor a MÁV Vezérigazgatóságon döntés született a részmunkaidős foglalkoztatás bevezetéséről, s az ezzel együttjáró bércsökkentésről, a vezetők bizonyára nem számoltak azzal, hogy ez az intézkedés mekkora vihart kavar. Az elhamarkodott döntés ellen a Vasutasok Szakszervezete is kifogást (vétót) emelt. A vétót az országos választmány is megerősítette. Szakszervezetünk ugyanakkor további tárgyalásokat kezdeményezett, hogy a MÁV vezetőivel közösen, elfogadható megoldást találjon a foglalkoztatási gondok csökkentésére. Az alábbiakban — időrendi sorrendben — közreadjuk a MÁV kiadott intézkedéseit, illetve e tárgyban történt levélváltás és tárgyalások dokumentumait.

A MÁV-nál jelentkező gazdasági nehézségekből adódó foglalkoztatási gondok csökkentésére — *2 hónapi időtartamra* — általános részmunkaidős foglalkoztatást rendelek el, az alábbiak szerint:

1 1992. május 1-jétől—1992. június 30-ig — a MÁV Nyugdíj Igazgatóság és a Bevételellenőrzési Igazgatóság kivételével — részmunkaidős foglalkoztatásra kell áttérni az egy műszakos, valamint a nappalos munkarendben foglalkoztatott valamennyi dolgozónál.

2 A munkaidő-csökkentés mértékének a teljes munkaidő 1/3-át el kell érnie.

A csökkentett munkaidőt heti 26 óra 15 perces munkaidőkeret alapulvételével kell meghatározni.

3 A részmunkaidős foglalkoztatás 1. pont szerinti időtartamára a dolgozó munkabérét — figyelemmel az Mt. V. 13. §. (3) bekezdésére — a részmunkaidő alapulvételével kell megállapítani *(a munkaidő-csökkentéssel arányosan csökkenteni kell).* A havidíjas dolgozók megváltozott személyi alapbérét a mellékelt szerződésmintában kell rögzíteni.

4 A heti munkaidőkeretben foglalkoztatottak napi munkaideje 5 óra 15 perc. A gazdaságos foglalkoztatásra tekintettel, a csökkentett munkaidőt:

a) Heti egy pluszszabadnap alkalmazásával négy nap alatt kell teljesíteni. A Vezérigazgatóságon 3 munkanapon a munkaidő — 20 perc munkaközi szünetet figyelembe véve — 7 óra 5 perc (eszmei munkaidő: 8 órától 15 óra 5 percig), további egy munkanapon a munkaidő — 20 perc munkaközi szünetet figyelembe véve 6 óra 20 perc (eszmei munkaidő: 8 órától — 14 óra 20 percig).

A fenti munkaidő-beosztás irányadó a Vezérigazgatósággal közvetlen kapcsolatban álló szerveknél is (területi igazgatósági központok, központi hivatalok).

b) Heti két pluszszabadnap alkalmazásával, 3 nap alatt lehet teljesíteni.

Ebben az esetben a napi munkaidő — 20 perc munkaközi szünet figyelembevételével — 9 óra 5 perc.

5 A részmunkaidős foglalkoztatást a munkáltatói jogkört gyakorló vezetőknek úgy kell megszervezniük, hogy az alkalmazás az üzembiztonságot nem veszélyeztetheti, illetőleg a vasút alapvető rendeltetésében a legkisebb mértékű zavart sem okozhatja. A folyamatos munkavégzés érdekében az azonos (illetőleg a munkaköri leírás szerint egymást helyettesítő) munkakört ellátó dolgozók pluszszabadnapjait külön-külön kell kiadni.

A pluszszabadnapokat a hét első, 2 szabadnap esetén a hét első két munkanapján (hétfőn; hétfőn és kedden), illetőleg a hét utolsó, 2 szabadnap esetén a hét utolsó két munkanapján (pénteken: csütörtökön és pénteken) kell kiadni.

6 A csökkentett munkaidő alkalmazásának tartama alatt rendkívüli munkaidő igénybevételére (túlmunka, heti pihenőnapon végzett munka) nem kerülhet sor.

7 A részmunkaidős foglalkoztatás tartama alatt a legalább négy (két szabadnap biztosítása esetén a legalább három) napot elérő, folyamatos szabadságot követően, további egy (két szabadnap biztosítása esetén kettő) nap szabadságot kiadottnak kell tekinteni.

Ha a szabadság kiadása nem éri el a fenti mértékeket, a dolgozót, a csökkentett munkaidő kezdetekor megillető szabadságát 4/5-del (2 szabadnap esetén 3/5-del) be kell szorozni, majd a teljes munkaidőre történő visszatérés után a megmaradt szabadságot 5/4-es (2 szabadnap esetén 5/3-dos) szorzó alkalmazásával vissza kell alakítani.

Hasonlóan kell eljárni a betegszabadság vonatkozásában is (5)1981. (XII. 29.) ÁBMH. rek. 2. §. (2) bek. és 6/A. §., MK 19. számú állásfoglalás.)

8 Ha a dolgozó a csökkentett munkaidős foglalkoztatás tartama alatt mentesül a munkavégzési kötelezettség alól és részére munkaviszonyra vonatkozó szabály értelmében átlagkeresetet kell elszámolni, az átlagkereset meghatározására az általános szabályokat — 17/1979. (XII. 1.) MüM rendelet 57—60. §. Kollektív Szerződés 61. §. — kell alkalmazni, figyelemmel a 19. számú Munkaügyi Kollégiumi állásfoglalásban foglaltakra is.

9 A dolgozót megillető étkezési hozzájárulás a pluszszabadnap (szabadnapok) miatt nem csökkenthető.

Csökkenteni csak a Kollektív Szerződés 64. §. 6. pontban meghatározott esetekre tekintettel lehet.

10 A részmunkaidős foglalkoztatás során haladéktalanul fel kell venni a kapcsolatot az illetékes munkaügyi központtal, és a munkaidő-csökkentés miatt kiesett munkabér 1991. évi IV. törvény 18. §. szerinti megtérítését, a 4/1991. (IV. 13.) MüM. r. 5. §-ában foglaltak alapján kérelmezni kell.

11 A részmunkaidős foglalkoztatás — tekintettel az Mt. 24. §. (1) bek.-re, valamint az Mt. V. 13. §. (3) bek.-re — kizárólag a dolgozó munkaszerződésének módosításával alkalmazható. (Az erre vonatkozó szerződésmintát a melléklet tartalmazza.)

12 A részmunkaidős foglalkoztatás bevezetése előtt — figyelemmel az Mt. 13. §. (3) bek.-re — az illetékes szakszervezeti szervezetek véleményét ki kell kérni.

13 Mivel a részmunkaidő előző pontok szerinti alkalmazása a helyi függelékekben meghatározott munkaidő-beosztási szabályokat is érinti, ezért a bevezetésnél a Kollektív Szerződés 17. §-ában foglaltakat is figyelembe kell venni.

A részmunkaidős foglalkoztatás széles körű alkalmazása azért válik szükségessé, mert a foglalkoztatási törvény tárgyévi módosítása eredményeként a létszámcsökkentés végrehajtása elmaradt a tervezettől, amely azt jelenti, hogy az év második felében az előirányzotton túl, *további 3000 fő munkaviszonyát kellene megszüntetni.* A részmunkaidő hálózati szintű bevezetése ezt hivatott ellensúlyozni.

Ezen intézkedés összhangban van az érdekképviseleti szervezetekkel Gy. 22-5/1992. MHF. szám alatt 1992. január 15-én kötött megállapodás 1. pontjában foglaltakkal.

Támogató közreműködésüket köszönöm.

Budapest, 1992. április 17.

Csárádi János

A szakszervezet vétót emel

A Gy. 22-43/1992. MHF. A. számú utasítással (határozattal) bevezetni tervezett részmunkaidős foglalkoztatás ellen *kifogást (vétót) jelentek be.*

Az elrendelt intézkedés a Vasutasok Szakszervezetének álláspontja szerint nincs összhangban az Mt. 13. §-ával, mely szerint a dolgozók nagyobb csoportját érintő intézkedés előtt ki kell kérni a szakszervezet véleményét. *Az utasításhoz előzetesen szakszervezetünk véleményt nem mondhatott.*

Kifogásolom az intézkedést, azért is, mert a részmunkaidő bevezetése nem általános, nem terjed ki valamennyi, folytonos és folyamatos munkarendben foglalkoztatott dolgozóra, ami indokolatlanul sértő, negatív diszkriminációt jelent.

A kiadott utasítás sérti a hivatkozott Gy. 22-5/1992. MHF. A. számú megállapodásban foglaltakat is, mely szerint a foglalkoztatási szint csökkentése mellett sem lehet az átlagkereset-növekedés 19 százaléknál kevesebb. Az eddig végrehajtott foglalkoztatási szint csökkentő intézkedések (túlóracsökkentés, fagyszabadság, kényszerszabadság) és a most tervezett részmunkaidő bevezetése megítélésünk szerint már jelenleg is 19 százalék alá csökkenti a keresetnövekedést.

A kifogást utóbbiak miatt is bejelentem.

Kérem Vezérigazgató Úr intézkedését a kifogásolt intézkedés végrehajtásának azonnali felfüggesztésére.

Budapest, 1992. április 22.

Papp Pál

A VSz állásfoglalása

A Vasutasok Szakszervezete a MÁV Vezérigazgatóság által Gy. 22—37/1992. MHF. A. szám alatt kiadott részmunkaidős foglalkoztatás bevezetésével kapcsolatos rendelkezésről az alábbiak szerint foglalt állást:

1. A rendelkezés kiadására a Vasutasok Szakszervezete véleményezési jogkörének gyakorlása nélkül került sor, ezért a mai napon kifogást (vétót) emeltünk ellene.

2. Felhívjuk a tisztségviselőinket, hogy a MÁV Kollektív Szerződés 17. § 3. pontjában rögzített *egyetértési jogukat a kifogásolási eljárás befejezéséig ne gyakorolják.*

3. Kérjük tagjainkat, hogy a munkáltató által a részmunkaidős foglalkoztatás bevezetésével kapcsolatosan kezdeményezett munkaszerződés-módosításhoz ne járuljanak hozzá, azt ne írják alá, tekintettel a várható hátrányos jogkövetkezményekre.

A részmunkaidőre megállapított bér a továbbiakban alapul szolgál:

— *a 13. havi fizetés,*
— *a végkielégítés,*
— *a munkanélküli-járadék,*
— *a kényszerszabadság időtartamára járó díjazás,*
— *a korengedményes nyugdíj*

megállapításához, amelyek így automatikusan alacsonyabbak lesznek, vagyis a dolgozók közvetett keresetveszteség is éri,

— a megyei munkaügyi központok nem rendelkeznek elegendő fedezettel az 1991. évi IV. törvény alapján járó keresetcsökkenés 50 százalékának megtérítéséhez (a foglalkoztatási alap kimerült),

— nincs garancia arra, hogy a MÁV gazdálkodási nehézségeinek állandósulása esetén a most alkalmazni kívánt részmunkaidős foglalkoztatáson túl nem alkalmaz majd újabb kényszerintézkedéseket *(elbocsátások, kényszerszabadság).*

— A Vasutasok Szakszervezete tárgyalásokat kezdeményezett és folytat a kollektív szerződés kiegészítésére, mely szerint a részmunkaidő alkalmazása és hálózati szintű bevezetése a kollektív szerződésben, nem pedig egyéni munkaszerződések formájában legyen szabályozva.

Budapest, 1992. április 22.

Vasutasok Szakszervezete

Távirat az igazgatóságoknak

A Gy. 22—37/1992. MHF számú „vezérigazgatói határozatban" foglaltakat csak előzetes információnak kell tekinteni, a végrehajtást újabb intézkedésig fel kell függeszteni.

Csárádi János
vezérigazgató

A középszervek tájékoztatása

Tájékoztatjuk, hogy a MÁV Vezérigazgatóság 1992. április 23-án a Gy. 22-43/1992. MHF. A. számú határozatban szabályozott részmunkaidős foglalkoztatásra vonatkozó előírások végrehajtását felfüggesztette.

Amint az korábbi tájékoztatásunkból ismeretes, szakszervezetünk 1992. április 22-én 14.00 órakor a fenti határozattal szemben kifogást (vétót) jelentett be, melynek az Mt. 14. § (3) bek. értelmében felfüggesztő hatálya van.

Hangsúlyozni kívánjuk, hogy a kifogás (vétó) nem a részmunkaidős foglalkoztatás intézménye, hanem a fenti határozatban rögzített intézkedések egyoldalú bevezetése ellen szólt.

A részmunkaidős foglalkoztatás intézményét — kizárólag közösen kialakított szabályok alkalmazása mellett — szakszervezetünk továbbra is támogatja, amennyiben az az elbocsátások megakadályozása vagy mérséklése érdekében kerül bevezetésre.

A MÁV Vezérigazgatóságával e tárgyban folytatandó tárgyalások eredményeiről a továbbiakban folyamatos tájékoztatást adunk.

Mellékelten megküldjük a MÁV vezérigazgatójának a felfüggesztésről kiadott táviratát rendelkezését.

Budapest, 1992. április 23.

Vasutasok Szakszervezete

Az országos választmány a vétót megerősítette

A Vasutasok Szakszervezete Országos Választmánya megtárgyalta a MÁV előterjesztését a részmunkaidős foglalkoztatás 1992. május 1.—június 30. közötti alkalmazásáról.

A választmány megállapította, hogy e rendelkezés kiadása előtt a Vasutasok Szakszervezete véleményezési jogával nem élhetett, a rendelkezés mind az érintettek köre, mind pedig a megállapított mértékek tekintetében több szempontból elfogadhatatlan, *ezért az ellene április 22-én emelt vétót megerősíti és hatályában fenntartja.*

A részmunkaidős foglalkoztatás szabályainak a munkavállalók és a MÁV érdekeit egyaránt érvényesítő kidolgozása céljából a Vasutasok Szakszervezete további tárgyalásokat kezdeményez, melyek eredményessége szempontjából alapvető feltételnek tekinti a következők tisztázását:

1. A részmunkaidős foglalkoztatás szükségességének írásos és számításokkal alátámasztott indoklása.

2. A bevezetésre kerülő intézkedés hatása a vasútüzem biztonságára szakszolgálatonként (emberi és technikai oldalról).

3. A MÁV és az érdekvédelmi szervezetek közötti bér- és foglalkoztatáspolitikai megállapodások időarányos teljesítésének értékelése.

A Vasutasok Szakszervezete a MÁV-val közösen keresi a megoldást annak érdekében, hogy a MÁV likviditási és gazdálkodási nehézségeinek feloldása ne kizárólag a vasutasság egy csoportjának terhére történjen.

A Vasutasok Szakszervezete valamennyi vasutas dolgozó egységes, diszkriminációtól mentes, egyenlő teherviselését tudja elfogadni. Szükségesnek tartja a részmunkaidő alkalmazásának a kollektív szerződésben történő szabályozását, ezzel egyidejűleg elutasítja az egyéni munkaszerződések részmunkaidejű foglalkoztatásra irányuló, presszionált átalakítását.

A Vasutasok Szakszervezete követeli, hogy a kialakult helyzetért az objektív körülmények okozta nehézségeken túl a személyükben is hibáztatható vezetőket a MÁV nevezze meg és vonja felelősségre.

Felhívjuk tisztségviselőink figyelmét, hogy a hatályos MÁV Kollektív Szerződés 17. § 3. pontjában rögzített egyeztetési jogukat a tárgyalások eredményes befejezéséig ne gyakorolják, kérjük szakszervezetünk tagjait, hogy a MÁV által kezdeményezett munkaszerződés-módosításokhoz ne járuljanak hozzá.

Nincs ugyanis garancia arra, hogy a kilátásba helyezett két hónap elteltével az eredeti helyzet automatikusan visszaáll, illetve hogy a gazdálkodási nehézségek állandósulása esetén a most alkalmazni kívánt részmunkaidős foglalkoztatáson túl a MÁV nem alkalmaz majd újabb kényszerintézkedéseket.

Budapest, 1992. április 27.

Vasutasok Szakszervezete Országos Választmánya

Levél a vezérigazgatótól

Tájékoztatom, hogy a MÁV egész hálózatán — valamennyi tevékenységet érintően — az egy műszakos (heti munkaidőkeretben) foglalkoztatottak körében *(f. év május hó 1-jétől, 2 hónapi időtartamra* — a BEIG és a Nyugdíj Igazgatóság kivételével — részmunkaidős foglalkoztatást vezetünk be.

A munkaidő-csökkentés mértéke, a törvényes munkaidő 1/3-a.

A dolgozók tájékoztatása és a munkavállalói érdekképviseleti szervezetekkel való egyeztetés a szervezeti egység (főnökség, üzem, hivatal stb.) vezetőjének feladata.

Kérem, hogy a T. Szakszervezet működjön közre, segítse elő az 1991. évi IV. törvény, illetve a 4/1991. (IV. 13.) MüM számú rendeletben foglaltak szerint a részmunkaidős foglalkoztatás támogatásának igénybevételét.

Csökkentett munkaidő a MÁV-nál

(Folytatás az 1. oldalról.)

dulóban zajlottak, természetesen közben folyt a sajtóháború is. Az újságcikkekből sokszor igen nehéz, vagy szinte lehetetlen volt a beavatatlanok számára kihámozni, hogy mi a valós helyzet.

1992. május 5-én 16 órakor megszületett a megállapodás, a MÁV 5 hétre tömeges (hálózati szintű) *részmunkaidős foglalkoztatást alkalmaz mindazon munkahelyeken és munkakörben, ahol erre lehetőség van, és ahol a munkavállalók ezt szerződéses keretek között vállalják.*

Feltétlen megemlítendő tény, hogy a MÁV a VSz által feltett kérdésre határozottan nyilatkozott, hogy ez a foglalkoztatási forma az 1992. január 15-i keltezésű, de január 20-án aláírt bér- és létszámgazdálkodásra irányuló megállapodás keretei között értékelendő. Ez azt jelenti, hogy az átlagos állományi létszám 10%-os csökkentésének számításánál figyelembe kell venni.

Ily módon a VSz a részmunkaidős foglalkoztatást, mint elbocsátást helyettesítő eszközt, alkalmazhatónak tartja, s alkalmazásával szemben mindaddig, amíg a korábbi megállapodás keretein és mértékén belül marad, nem kívánja tagságát mozgósítani.

1992. május 8-án szakszervezetünk írásban fordult a MÁV Vezérigazgatóság Munkaügyi és Humánpolitikai Főosztályához, hogy a május 18-ra összehívott érdekegyeztető tárgyaláson az ezt bizonyító adatokat bocsássa a szakszervezetek rendelkezésére.

Ezen írás olvasása közben bizonyára többekben felvetődik a kérdés, mit tett a többi szakszervezet, mi a saját megítélésünk az ő tevékenységükről.

Nos, ez a cikk azért íródott, hogy a VSz tagjai előtt a VSz tettei és azok okai legyenek világosak, egyértelműek. Az, hogy a VSz nem tért el az év elején kitűzött céljaitól, s nem tesz a cél elérésére kijelölt úton szükségtelen vargabetűket, legyen az átmenetileg bármennyire csábító propagandafogás.

Az utóbbi időben napi tevékenységgé vált, a szó legszorosabb értelmében az érdekvédelmi tevékenység. Naponta történnek azonnali intézkedéseket igénylő események. Ebbe a tevékenységbe nehezen préselhető bele az érdemi tevékenység sérelme nélkül, bármiféle öncélú reklámtevékenység. Megítéléstink szerint legjobb reklám a folyamatos — és eredményes — érdekvédelem. Sajnos néhány, az érdekvédelmet jobbára nevében hordozó szervezet manapság más elveket vall. Hasonló kijelentések kapcsán több kritika érte szakszervezetünket az utóbbi időben. Nos, akinek nem inge, ne vegye magára ...!

Orosz Péter

Az országos választmány elfogadta szakszervezetünk költségvetését

(Folytatás az 1. oldalról.)

által befizetett tagdíjakból (bruttó tagdíjból), a kongresszusok által meghatározott mértékben (általában 25 százalék) átutalt tagdíjhányaddal, illetve a működési költségek fedezetét biztosítandó egyéb bevételekkel való gazdálkodás kereteinek meghatározása, a bevételek és a kiadások egyensúlyának megteremtése. Az alapszervezetek és a középirányító szervezetek önálló költségvetést készítenek, amelyet saját testületük hagy jóvá, illetve ellenőrzi annak betartását.

A központi gazdálkodás bevételei alapvetően három fő forrásból adódnak. A szakszervezeti tagok által befizetett tagdíjnak a kongresszus által meghatározott 20 százalékos mértéke; a 25 százalékos úgynevezett „központi részesedés"-ből 5 százalék a Vasutasok Szakszervezete tagsága által a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ) részére fizetett szövetségi tagsági díj; a szakszervezet átmenetileg szabad pénzeszközeinek betéti elhelyezéséből elért kamatbevétel; a Vasutasok Szakszervezete tulajdonát képező székházban a működőképesség biztosítása érdekében felszabadított és bérbeadott helyiségek után fizetett bérleti díjak. A központi gazdálkodás bevételeinek jelentős részét 1992-ben várhatóan a szakszervezeti tagok befizetései fogják alkotni. Ez előzetes számításaink szerint megközeliti az összes bevételek 52 százalékát. A tagdíjbevétel az elmúlt évben nem érte el az összes bevételek 50 százalékát.

Figyelembe véve a Magyar Államvasutaknál tervezett drasztikus és tragikus létszámcsökkentést, az 1992. évre tervezett alapbérfejlesztést, a szervezettség várható alakulását, a központi gazdálkodásban 41 millió forint tagdíjbevétellel számoltunk. Ez több mint 3.4 millió forinttal kevesebb a megelőző évinél, nem éri el annak 93 százalékát.

A bevételek között 1991. évben meghatározó volt az átmenetileg szabad pénzeszközök lekötése, az ebből származó kamatbevétel. Tekintettel arra, hogy az 1992. évi kormányzati gazdaságpolitikai célok elérése érdekében már történtek intézkedések a banki hitel- és ebből eredően a betéti kamatok csökkentése érdekében, az elmúlt évinél szerényebb mértékű, közel 30 százalékkal kevesebb, 13 millió forintos kamatbevételre számíthatunk.

A szakszervezeti központ épületében lévő, átmenetileg szabad helyiségek bérbeadásánál, a jelenlegi érvényes szerződések ismeretében szerény mértékű, 5,7 millió forintot meghaladó bevétel növekedésére számíthatunk, így várhatóan 22,75 millió forint ilyen jellegű vállalkozási bevétellel számoltunk. E bevételünk viszont vállalkozási jellegű, és így utána, a társasági adó szabályai szerint 40 százalékos társasági adót kell fizetni. A fővárosi önkormányzat 1991-ben bevezette a helyi iparűzési adót, amely adónemnek szakszervezetünk ugyancsak alanya.

Egyéb bevételeink közül, amelyek a felesleges tárgyi eszközök értékesítéséből, a központban étkező dolgozók munkahelyi étkezési befizetéseiből és a DENTALCOOP Rt.-ből (a korábbi kft. 1992. január 1-jétől részvénytársasággá alakult) származó befektetési osztalékból adódnak, mintegy egymillió forintos bevételével ez utóbbi jelent számottevő bevételt. A központi gazdálkodás összes 1992. évre tervezett bevétele meghaladja a 79,3 millió forintot.

A szakszervezeti központ kiadásai nemcsak, és nem kizárólagosan a központi apparátus működési költségeit hivatottak biztosítani. **A központi bevételek jelentős hányada közvetlenül vagy közvetett formában a szakszervezeti tagság érdekében, céljára kerül felhasználásra. A bevételekkel szemben a jelenlegi ismereteink szerint összesen 89,4 millió forintot megközelítő kiadás jelentkezik. Ez több mint 10 millió forinttal haladja meg a bevételeket.**

A kiadások között jelentős tétel a központi kiadások közel 58.7 millió forintos, a bázisidőszaknál alig több mint 11 százalékkal magasabb, a tényleges inflációnál viszont alacsonyabb mértéke. E kiadások között szerepelnek az össz-szakszervezeti érdekeket szolgáló felhasználások, az oktatási, a központi segélyezési, a „Magyar Vasutas" előállítási és terjesztési, a központi propagandaköltségek és a szakszervezet apparátusának költségei.

A kiadások közül a legnagyobb tételt a munkabérekkel és járulékaival kapcsolatos költségek képviselik. Itt ez évben is csak a vasutas dolgozókéval azonos, 22 százalékos bérszínvonal-növekedéssel számoltunk.

Igen jelentős és nagy terhet jelent a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ) által megállapított közel 14,4 millió forintos éves szövetségi tagsági díj, illetve az egyéb akciókra (szakszervezetek közötti választás kampányköltsége, illetve a május 1-jei rendezvények költségére) megállapított hozzájárulás mértéke. Ez összességében több mint 28,1 millió forintot jelent, ami a tervezett szakszervezeti bruttó 164 millió forintos tagdíjbevétel 17,1 százaléka, így a szakszervezet központi költségeire a kongresszus által megállapított 25 százalékból nem egész 8 százalék maradna az egységes ágazati költségek fedezetére.

Az elmúlt évben az MSZOSZ részére fizetett tagsági díj és egyéb támogatás — a központi gazdálkodás terhére — meghaladta a bruttó tagdíjbevétel 6 százalékát. **Az 1992. évre megállapított és elvárt tagdíj és támogatás viszont már meghaladja a központi költségvetés teherviselő képességét. A költségvetésben jelenleg csak a tervezett bruttó tagdíjbevétel — az MSZOSZ alapokmányában előírt — 5 százalékos mértékét irányoztuk elő.**

Alapítványi befizetéseket 1992-ben, a jelenleg meglevő nehézségekre való tekintettel nem tervezünk. Természetesen nem zárva ki annak lehetőségét, hogy a vállalkozási bevételek, a gazdálkodás a várttnál kedvezőbb alakulása esetén, erőnkhöz mérten támogassuk szakszervezetünk által létrehozott alapítványokat. A választmány kiemelten fontosnak tartja, a bevételek és kiadások kedvező alakulása esetén az ifjúsági alapítvány 200 ezer forintos támogatását. Az alapítványi pénzeszközök az elmúlt évben — az alapszervezetek, illetve magánszemélyek felajánlásain túlmenően — csak szakszervezetünk befizetéseiből eredtek.

Segélyezési támogatásként a Segélyezési Szabályzattal összhangban az üzemi baleseti temetési segélyt (50 000 forint), az egyéb üzemi baleseti segélyt, illetve a nyugdíjas szakszervezeti tagoknak fizetett intézményes segélyeket irányoztunk elő.

A MÁV területén működő, a Vasutasok Szakszervezete által működtetett jogsegélyszolgálat finanszírozásában a vasút már 1991. évben eltért a korábbi elvektől. Nem a felmerült költségeket téríti automatikusan, hanem a szakszervezetekkel kötött megállapodás alapján fix összeget (1992-ben 11 072 562 forintot) biztosít a működéshez. Így 1992-re a szakszervezetünk által működtetett jogsegélyszolgálat — egyéb ügyvédi munkakörökhöz, de még a vasútnál elérhető bérekhez viszonyítottan is alacsony — bérköltségét sem fedezi a vállalati támogatás. A bérköltség az összes működési költség kb. 80-85 százaléka, ehhez még mintegy 15-20 százalékos mértékű dologi kiadás is tartozik.

A jelenlegi helyzet igényli az elmúlt évihez hasonlóan, de azt lényegesen meghaladó mértékben a jogsegélyszolgálat működési költségeinek a központi tagdíjrészesedés terhére történő finanszírozását. **Az e célra előirányzott 2 millió forint a MÁV által biztosított támogatás költségarányos felhasználásával együtt az I. félévre biztosítja a jogsegélyszolgálat zavartalan működtetését.** Szükséges, hogy az 1992. év július 1-jét követő időszak finanszírozási kérdéseire a tanács, az országos választmány, a tagság álláspontjának ismeretében visszatérjen. Jelenleg hatályos alapszabály egyetlen középirányító szervezet, az Országos Nyugdíjas Tagozat működik központi pénzeszközökből. A tagozat országos működési költségei 1992. évben megközelítik a 3,5 millió forintot.

Elsősorban a taglétszám bekövetkezett és várható csökkenése miatt finanszírozási gondokkal küzd viszont az egészségügyi középirányító szervezet, és várható gondokat jelzett az építési középirányító szervezet is. A központi támogatásban részesülő középirányító szervezetek költségvetésének, az ott foglalkoztatottak bérének, jutalmának és egyéb jövedelmének megállapítása a tanács hatáskörébe tartozik. A központi támogatás feltétele, hogy az érintett középirányító szervezethez tartozó alapszervezetek nem a középszerv, hanem a központi költségvetés részére utalják át a középszerv működési költségeinek fedezetét, amit a központi gazdálkodásból kiegészítve, ellátmány formájában kap meg a középirányító szervezet.

Szakszervezetünk székházában — az elmúlt évben jóváhagyott költségvetés alapján — a teljesen elhasználódott fűtési rendszer felújítása folyik. E címen a vállalkozói szerződésben rögzített, ez évben esedékes költségeket vettük figyelembe. A Magyar Távközlési Vállalat (MATÁV) ajánlata alapján 1992. évben várhatóan lehetőségünk lesz a telefonvonalak bővítésére. A 6 postai fővonal telefonfejlesztési hozzájárulását tartalmazza a tervezett 720 ezer forint.

Az 1992. évi szakszervezeti feladatok, a szakszervezetek közötti választás, egyéb politikai akciók propagandaköltségére 5 millió forintot irányoztunk elő szakszervezetünk pénzeszközeiből. Ezen összeg nem a folyó bevételekből, hanem szakszervezetünk vagyonából, a lekötött pénzeszközökből kerülne finanszírozásra. Az előzetes elképzelések szerint a költségvetés így 5 millió forint deficittel kerülne kialakításra.

Összességében az 1992. évi költségvetés a szakszervezet pénzügyi tartalékainak csökkentése nélkül nehezen finanszírozható.

A Területi és Tagozati Tanács állásfoglalása alapján a költségvetésben a kiadások összege csak a kiemelt célú propagandaköltségekkel haladhatja meg a bevételeket. Az ezen túli többletet a szakszervezeti központban foglalkoztatott létszám hatékonyabb munkáltatásával, a leterhelés egyenletesebbé tételével, létszámcsökkentéssel kell biztosítani. A költségvetésben biztosítani kell a bevételek és kiadások egyensúlyát, úgynevezett „nullszaldós" eredményt kell elérni.

A szakszervezet központi gazdálkodásának bevételeit a lehetőségekhez mérten fokozni kell. Ennek érdekében a Vasutasok Szakszervezete minden testületének, szervezetének és tisztségviselőjének törekedni kell a szakszervezeti tagság munkaviszonyának megtartására, a szakszervezeti tagok létszámának növelésére. A Magyar Vasutas főszerkesztője javaslatot dolgoz ki szakszervezetünk lapja tartalmi megújulásának folytatására, az előfizetők számának és a lap bevételeinek növelésére. A tanács megbízza a szakszervezet főkönyvelőségét, hogy tegyen meg mindent az egyéb bevételek növelése érdekében. A nemzetközi kapcsolatok költségeinek tervezésre csak az egymillió forint zárolása után fennmaradó, a költségvetésben rendelkezésre álló 1 060 104 forint figyelembevételével történhet tervezés.

◇

A gazdálkodás stabilitásának biztosítása, a költségvetési hiány mérséklése céljából a szakszervezeti központban foglalkoztatottak létszámát a tényleges igényekhez kell igazítani, biztosítva az egyes ügycsoportok hatékonyabb működtetését. Az egyéb költségeknél figyelembe kell venni a gazdaságosságot és a takarékosságot.

Szakszervezetünk Országos Választmánya döntött az 1991. évi XXVIII. törvény alapján a szakszervezeti vagyon bevallásával kapcsolatban. A testület, figyelembe véve a törvényesség követelményeit, és az Alkotmánybíróság határozatát, úgy döntött, hogy a Vasutasok Szakszervezete tegyen eleget a törvényben előírt kötelezettségének.

(Krassói)

Együttműködési megállapodás

A Vasutasok Szakszervezete együttműködési megállapodást kötött a Vasutas Cukorbetegek Egyesületével. A megállapodásban rögzítették, hogy mindkét szervezet közös törekvése a vasutasok egészségvédelmének társadalmi elősegítése. Ennek érdekében a Vasutasok Szakszervezete támogatja a cukorbetegek hátrányos társadalmi és anyagi megkülönböztetésének felszámolását. Kezdeményezi a vasútegészségügyi szolgálat diabetesz szakrendelésének fejlesztését, a megelőző és gyógyító munka feltételeinek javítását. A szakszervezeti sajtóban propagálja az egyesület egészségügyi, felvilágosító és tudatformáló közleményeit.

A VSz lehetőségeinek figyelembevételével anyagilag is támogatja az egyesület tervezett alapítványát.

P. J.

Szegedi fúvósok Erdélyben

A szegedi Petőfi Sándor Művelődési Ház fúvósai nemrég tértek vissza Erdélyből, ahol a rétyi fúvószenekar meghívására nagy sikerű hangversenyt adtak Sepsiszentgyörgyön. Repertoárjukban magyar művek szerepeltek, s a sepsiszentgyörgyi színház közönsége nem fukarkodott az elismeréssel. Utolsó számuk, Johann Strauss: *Eljen a magyar* című szvit befejezése után a nézők felállva, percekig zúgó vastapssal jutalmazták a szegediek játékát.

A vasutas zenészek programjuk során többek között ellátogattak Csoma-Kőrösre, Marosvásárhelyre, Nagyváradra, Kézdivásárhelyre. Ismerkedtek az erdélyi városokkal és tájjal. A szegedi és a rétyi fúvószenekarok idén nyáron Szegeden találkoznak.

(g)

A VSZ TAGJAI RÉSZÉRE

Szabadidős baleset-biztosítás

(Folytatás az 1. oldalról.)

— autó-casco
— baleset esetén hazaszállítás külföldről.

A fenti szolgáltatásokért a biztosító részére fizetendő biztosítási díj a szakszervezeti tagdíj része, vagyis a VSZ tagjától semmilyen külön kifizetést nem igényel.

A biztosítóval kötött megállapodás alapján a szolgáltatás díja a szakszervezeti tagdíj 15 százaléka (a jelenlegi átlagdíjakat figyelembe véve személyenként havonta kb. 28 forint). Ilyen alacsony összegért a biztosítási piacon e szolgáltatás egyénileg sehol sem vásárolható meg.

Az a konstrukció, mely szerint a biztosítási szolgáltatás nem fix összegű, hanem a szakszervezeti tagdíjhoz igazodik, lényegesen korszerűbb, igazságosabb és a szakszervezeti tagsági viszony létesítése, illetve megtartása szempontjából jóval ösztönzőbb az anyagi jellegű juttatások és segélyek eddig (és jelenleg) alkalmazott módjainál. Többek között emiatt is, továbbá — a vasutasság szervezettségének jelenlegi szintjét figyelembe véve — hatékonyabb tagszervező munkával a biztosításra fordítandó 15 százalékos tagdíjhányad könnyen pótolható.

A biztosítás bevezetésével párhuzamosan — az azt igénybe vevők részére — a biztosító segítséget ad egy számítógépes adatrögzítő rendszer kialakításához. Ennek során a biztosított szakszervezeti tag adattároló műanyag kártyát kap, melynek segítségével a VSz tagnyilvántartása is gyorsabbá és pontosabbá tehető.

Kérjük alapszervezeteinket, hogy a tagság igényeinek felmérése alapján a biztosítás igénybevételére irányuló szándékukról, illetve a biztosítási díjnak az alapszervezetet illető tagdíjhányad terhére történő megfizetési készségéről legkésőbb május 31-ig, a Vasutasok Szakszervezete központját (Budapest, Benczúr u. 41. 1068) írásban értesítsék.

Vasutasok Szakszervezete

Május 1-jén

A VÁROSLIGETBEN

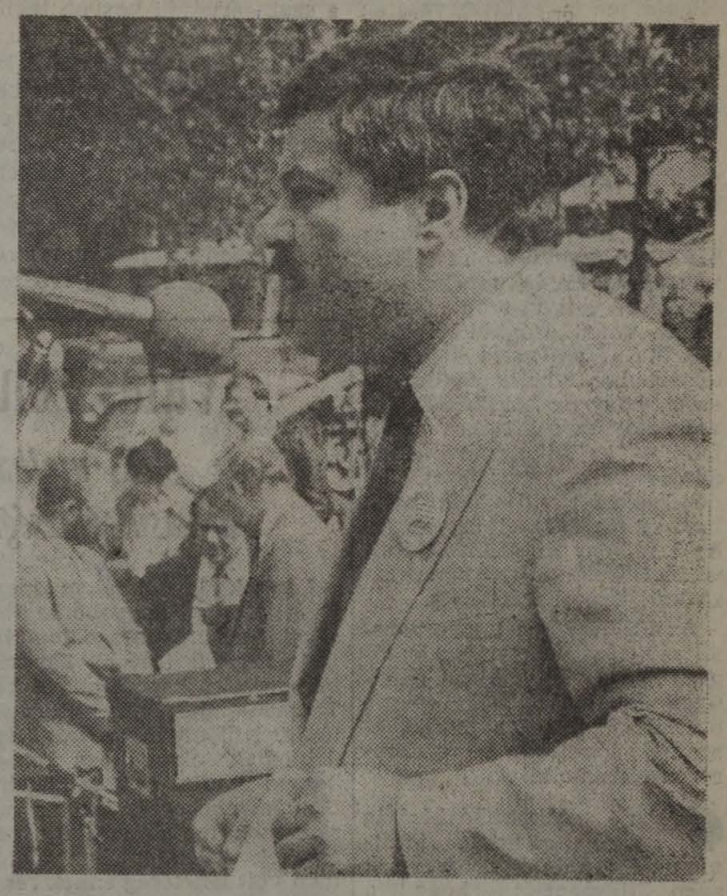
Budapesten május 1-jén ezreket csalogatott ki a jó idő a városligeti rendezvényekre, ahol az MSZOSZ és a baloldali pártok tartották többnyire politikai rendezvényeiket. A délelőtti nagygyűlés szónoka *Nagy Sándor*, az MSZOSZ elnöke volt.

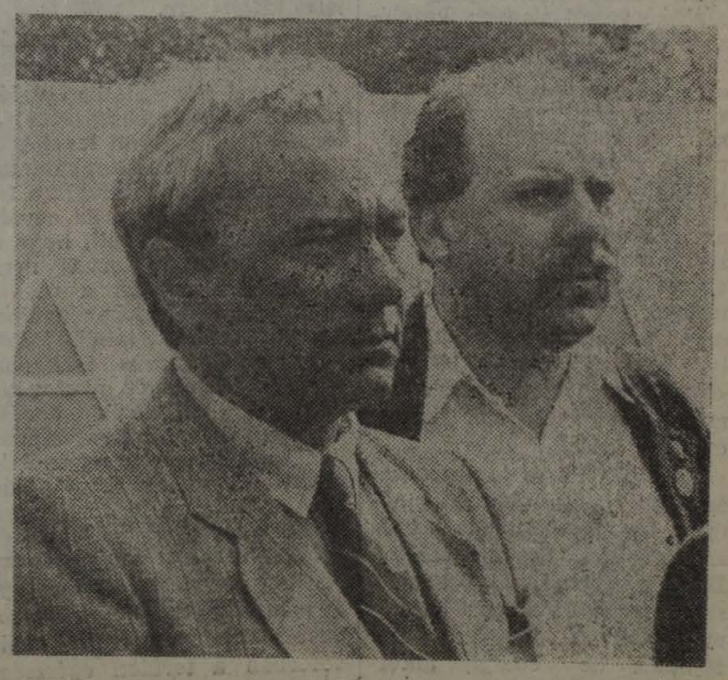
— Május szomorú aktualitása a munkanélküliség — mondotta. — *Ötszázezer embernek nincs mit ünnepelnie a munka ünnepén.* A szakszervezetek válasza egyértelmű: a munkanélküliség nem fogadható el tartós élethelyzetnek. Minden gazdaságpolitikai eszközt fel kell használni a foglalkoztatáspolitika segítésére — hangsúlyozta *Nagy Sándor.*

— Mielőtt a költségvetés hiánya miatti szükséghelyzetre hivatkozva a kormány rákényszeríteni akarná a szakszervezetekre, új tárgyalássorozatra van szükség. Az MSZOSZ felajánlja közreműködését, ugyanakkor határozottan követeli többek között a munkanélküliség növekedésének mérséklését, az elszegényedés megfékezését, a privatizáció felülvizsgálatát, az igazgatási kiadások csökkentését, az adó- és elvonáspolitika újragondolását, a létminimum alatti jövedelmek számúzését, valamint megőrzését.

(Képeink a Városligeti majálison készültek.)

(Fotó: **Tüttő**)





Az MSZOSZ Ügyvivő Testületének állásfoglalása

az Alkotmánybíróság szakszervezeti törvényekkel kapcsolatos határozatairól

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége és tagszervezetei érdeklődve várták és mindvégig figyelemmel kisérték az Alkotmánybírósághoz általuk és mások által benyújtott, az 1991. évi XXVIII. és XXIX. törvény alkotmányosságának felülvizsgálatát igénylő kérelmek elbírálását. Bár a döntést korábbra várták, megelégedéssel tölti el őket önmagában az a tény is, hogy az Alkotmánybíróság döntései végre megszülettek. Az MSZOSZ és tagszervezetei mindkét határozatot nyilvánvalóan tudomásul veszik, emellett a döntésekkel kapcsolatos álláspontjukat a következőkben foglalják össze:

1 Most, hogy az Alkotmánybíróság az 1991. évi XXVIII. törvényt több ponton alkotmányellenesnek nyilvánította és határozatával elősegítette, hogy a szakszervezetek vagyoni kérdéselben ne kivételezett szervezetek, hanem valamennyi érintett tulajdonosszervezet rendelkezzék döntési jogosultságokkal, elsősorban ismét a szakszervezeteken a sor, hogy a vagyonkezelés legalapvetőbb kérdéseiben — ahogyan ezt az MSZOSZ több alkalommal is kezdeményezte — megállapodjanak. Az MSZOSZ és tagszervezetei bíznak abban, hogy a törvény alkotmánynak megfelelő korrekciójával az Országgyűlés ezeknek a közös döntéseknek a törvényi kereteit mielőbb kimunkálja. Az Alkotmánybíróság ugyanis — ellentétben a szakszervezetek döntő többsége álláspontjával — a jelen sajátos történelmi helyzetében lehetségesnek tartotta az érvényes nemzetközi megállapodások mellőzésével az állam beavatkozását a szakszervezetek vagyoni ügyeibe.

Az előzőek alapján — az MSZOSZ Ügyvivő Testületének állásfoglalása szerint — a szakszervezeti vagyon bevallására vonatkozó kötelezettségekről a szakszervezeteknek dönteniük kell. Szükséges ezért, hogy az MSZOSZ tagszervezeteinek illetékes testületei — az Alkotmánybíróság döntéseivel kapcsolatos — döntésüket rövid időn belül hozzák meg. Ezzel tegyék lehetővé, hogy az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa is meghozhassa szükséges határozatát.

Az MSZOSZ és tagszervezetei szükségesnek tartják leszögezni, hogy vagyonukról, pénzügyi lehetőségeikről évente az APEH-nek — a mérlegbeszámoló keretében — rendszeresen elszámoltak.

2 Az Alkotmánybíróság igazolta a hozzá indítvánnyal forduló szervezetek azon álláspontját, hogy a szakszervezeti vagyon kezeléséből nem lehet kizárni a tulajdonos szakszervezeteket, azaz a szakszervezeti tagságot. A szakszervezeti vagyon kezelését az alkotmányellenesen létrejött, úgynevezett VIKSZ igazgató tanács helyett a tulajdonosok által érvényesen, az irányadó rendelkezések betartásával, 1991. november 23-án, az Alkotmánybíróság döntésének megfelelően, valamennyi szakszervezetnek helyet biztosító módon létrehozott Vagyont Ideiglenesen Kezelő Szervezet keretei között célszerű intézni.

Az MSZOSZ és tagszervezetei felhívják a Munkástanácsok Országos Szövetségét és a Független Szakszervezetek Demokratikus Ligáját, hogy a szakszervezeti vagyon kezelése tárgyában haladéktalanul fejezzék be eddigi, alkotmányellenesnek minősített tevékenységüket, a jogtalanul elidegenített ingatlanok esetében működjenek közre az eredeti tulajdoni viszonyok visszaállításában és tartózkodjanak június 30-ig is minden szakszervezeti vagyont érintő egyoldalú lépéstől. Ezzel is segítsék elő, hogy a vagyon kezelése ügyében minden érintett szakszervezet bevonásával érdemi egyeztetések kezdődhessenek.

3 Az Alkotmánybíróság döntését követően várhatóan felgyorsulnak a szakszervezeti választásokra vonatkozó törvény előkészületei. Ezzel összefüggésben az MSZOSZ és tagszervezetei elengedhetetlennek tartják, hogy a szakszervezeti választásokról szóló törvény világosan rendelkezzék a választás céljairól, következményeiről, továbbá költségeinek viseléséről is. Ezek nélkül a választás elképzelhetetlen. A szakszervezeti választásoknak — az abban érdekeltek döntésével — egyértelműen és véglegesen rendeznie kell a szakszervezeti vagyon ügyében kialakult vitás helyzetet. Az Alkotmánybíróság nemrégiben, az 1990. évi LXXIII. törvény kapcsán meghozott 24/1992. (IV. 21.) AB számú határozatával egyezően a szakszervezeti vagyonnal kapcsolatosan sem maradhat fenn tartósan tulajdoni vagy a rendelkezési jog korlátozásában megmutatkozó bizonytalanság.

4 A szakszervezetek és az állam kapcsolatát szabályozó, hazánk által is elfogadott nemzetközi egyezmények a szakszervezetek ügyeibe történő állami beavatkozást egyértelműen tilalmazzák. Ezt a tilalmat az Alkotmánybíróság a szakszervezeti vagyon tekintetében határozataiban nem vitatta, álláspontja szerint kivételes történelmi helyzetben egyszer a szakszervezeti „célvagyon" megóvása érdekében az állami beavatkozás megengedett. Az MSZOSZ és tagszervezetei véleménye szerint — egyezően az alkotmánybíróságnak a jogállamiság értékeinek elsődlegességét kifejező korábbi döntésével — a szakszervezetek védelmét szolgáló nemzetközi megállapodások betartása a demokratikus jogélet alapvető követelménye.

Az MSZOSZ és tagszervezetei fontosnak tartják megjegyezni, hogy az egykori SZOT felbomlásának, alkotó szervezetei átalakulásának szabályozatlan körülményeivel kapcsolatos alkotmánybírósági állásfoglalás kialakulását megítélésünk szerint a tények teljes körű feltárása, ismerete és értékelése nem előzte meg. A SZOT és megelőzően a korábbi ágazati — szakmai szakszervezetek ugyanis álláspontunk szerint rendezett jogi körülmények között alakultak át. A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségévé, az 1990. márciusi kongresszuson történt átalakulás jogi szempontból nem jogutódlást, hanem jogfolytonosságot eredményezett. Ez nyilvánult meg az MSZOSZ tevékenységében, hiszen minden fenntartás nélkül teljesítette a SZOT összes korábbi szerződéséből (például sok száz munkaszerződéséből) származó kötelezettségeit. Az MSZOSZ jogfolytonosságáról, illetve későbbi jogutódi helyzetéről vita csaknem két évvel megalakulása után kezdődött, azt megelőzően a jogfolytonosságot sem a nyilvántartást végző Fővárosi Bíróság, sem a vagyon ügyében 1991. első felében nyilatkozó Legfőbb Ügyészség nem vitatta.

5 Az MSZOSZ Ügyvivő Testületének álláspontja szerint ismét lehetőség nyílik arra, hogy a szakszervezetek egymás közötti megállapodással rendezzék a legfontosabb vitás kérdéseket, és a végleges rendezésig is gondoskodjanak a szakszervezeti vagyon működtetéséről és védelméről. Ezért az MSZOSZ elképzelhetetlennek tartja, hogy akár csak átmenetileg is az állam vagy bármely szakszervezettől független szervezet kezelje a szakszervezeti vagyont.

Budapest, 1992. április 29.

MSZOSZ Ügyvivő Testülete

Július elsejétől

Új elszámolási rend a vasúton

A Magyar Államvasutak kintlévősége 10 milliárd forint körül mozog. Mivel az ország legnagyobb vállalata nem jelenthet öncsődöt, ezért a március 26-i kormányülésen 4,5 milliárdnyi garanciát kapott a legfontosabb tartozásainak a kiegyenlítésére. A legnagyobb fuvaroztatót egyben kötelezték arra is, hogy dolgozzon ki új rendszert bevételeinek megbízhatóbb beszedésére.

A július elsejétől életbe lépő új folyószámlarendszerről *dr. Magos György*, a bevételellenőrzési igazgatóság igazgatóhelyettese Szombathelyen számolt be.

Az igazgatóság kereskedelmi osztályának a felkérésére, április 27-én, a 30 legnagyobb szállíttató vállalat képviselője előtt az igazgatóhelyettes ismertette a régi módszer lényegét. *A kétszintű bankrendszer bevezetése előtt a vasút azonnali inkasszóval hozzájutott a fuvardíjakhoz.* Ezt követően már lehetőség volt a fizetés — úgymond — kijátszására. Ezt tovább nehezítette az egész ország gazdasági ellehetetlenülése.

Július elejétől, bank alakítása nélküli folyószámlát vezetnek be a fuvaroztatók számára. A partner a BEIG-nél elhelyezett számlájára minden hó elején átutalja az előző három hónap, egyhavi átlagfuvardíjának a 90 százalékát. Ezt használja fel a vasút és amennyiben ez nem elegendő, időben felszólítja a fuvaroztatót a számla feltöltésére. (Szezonális fuvarok esetén megegyezik a két fél.) *Ezzel a módszerrel a fuvaroztató előre tud majd tervezni.* Még a kivizsgálás előtt a MÁV visszautalja a számlára a partnereknek járó kötbért, a károkozások összegét stb. Ugyanakkor a folyószámlán lévő pénz után a banki kamatoknál nagyobb összegeket írnak majd jóvá.

Nem kötnek szerződést a felszámolás alatt levő cégekkel, nagyobb összegű tartozásokkal rendelkezőkkel. *Az energiatermelőkkel kölcsönösségi alapon számolnak majd el.* Elhangzott a tanácskozáson, hogy egyes vállalatokat, intézményeket továbbra is csak készpénz ellenében szolgálnak ki; sőt vannak olyanok is, akiket azért sem! A vasút a bevételeinek a biztosítása érdekében nem riad vissza bizonyos, nem jogi alapon működő kényszerintézkedésektől sem.

Amint megtudtuk a MÁV hálózatán 12-13 ezer folyószámla-szerződést kell majd megkötni. Ez az átmeneti megoldás — remélhetőleg — segít a Magyar Államvasutak helyzetén. Végső megoldást a közlekedési bankrendszer kialakítása jelenthet majd, mondotta befejezésül *dr. Magos György.*

Sz. Jakab István

Az első negyedév statisztikája

Csökkent a súlyos balesetek száma

Szakszervezetünk működési területén, a gazdálkodó szervezeteknél, intézményeknél, a foglalkozási balesetek száma a múlt év azonos időszakához viszonyítva csökkent. A MÁV-nál az összes balesetek száma több mint 12, ezen belül a halálos baleseteké 50 százalékkal csökkent. A csonkulásos esetek száma változatlan.

A balesetek számához viszonyítva, a kiesett munkanapok száma is mérséklődött, kivéve az úti, üzemi és egyéb foglalkozási baleseti kategóriákat. Ezeknél a baleseteknél a kiesett munkanapok száma emelkedett.

A foglalkozási baleseteken belül az üzemi balesetek száma nagyobb mértékben csökkent, mint a többi. Ez év első negyedévében ketten vesztették életüket üzemi baleset következményeként. Halálos úti baleset a tárgyi időszakban nem fordult elő.

A MÁV-nál történt két halálos üzemi baleset okai közül ki kell emelni a vasúti vágányok közötti közlekedés, illetve a munka közben elkövetett szabálytalanságokat.

A GySEV-nél a balesetek száma elenyésző, két üzemi baleset történt, amelynek ok és körülményi tényezője egy jármű kapcsolási művelettel, a másik pedig járműről történő leszállással hozható összefüggésbe. *Súlyos kimenetelű baleset nem fordult elő.*

A három napon túl gyógyuló üzemi balesetek okai, körülményei, tényezői a bázis időszakhoz viszonyítva lényeges eltérést nem mutatnak.

Az üzemi balesetek többsége továbbra is elsősorban a munkahelyeken, gyalogos közlekedés, kézi és gépi anyagmozgatás, vasúti járművekről történő le- és felszállás, a járművek javítása közben fordul elő. *A síktolatás és guritás, illetve egyéb elegyrendezési műveleteknél kevesebb volt a baleset.*

Nem kétséges, hogy az üzemi balesetek kedvező alakulását befolyásolta az is, hogy a vasútnál nem voltak kiemelkedő szállítási csúcsok. A kedvező időjárás is jótékonyan hatott, különösen az elesésből, elcsúszásból eredő balesetek alakulására.

Az okok reálisabb feltárása és az erre épülő intézkedések is hozzájárultak ahhoz, hogy a balesetek száma mérséklődött.

Pásku Jenő

Válasszon háziorvost!

Ki utalhatja a beteget a vasútegészségügy intézményeibe?

Lapunk 5. számában megjelent *Kapjon nagyobb önállóságot a vasutas társadalombiztosítás* című interjú kapcsán több levelet kapott a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság. Különösen az iránt érdeklődtek sokan, hogy igaz-e, hogy a vasutas-egészségügy intézményeibe csak vasutas háziorvosok fogják utalni a betegeket. Az interjúban akkor nem volt lehetőség ennek részletes kifejtésére.

Nagy Lajos, a VTI igazgatója most ezt pótolja.

— Ezzel kapcsolatban valóban sok kérdés hangzott el a fórumokon, és több levelet is kaptunk. A VTI munkatársai minden esetben felhívták a figyelmet arra, hogy ez egyáltalán nem azt jelenti, hogy a nem vasutas háziorvos nem utalhatja a beteget a vasútegészségügy intézményeibe, hanem sokkal inkább azt, hogy a háziorvos szabadon dönt, és döntésében a beteg kívánságát megelőzik orvosszakmai és területi szempontok. Természetesen ugyanezen okok fennállnak a vasutas háziorvos esetében is, de *mivel ő a vasútegészségügy lehetőségeit, szervezetét jobban ismeri, nyilvánvalóan azokat fogja előnyben részesíteni.* A nem vasutas háziorvos ismeretei elsősorban a területi egészségügyi intézményekhez kötődnek, ezért állítom én azt, hogy ezek az orvosok nem fogják a vasutas betegeiket a vasútegészségügy intézményeibe küldeni.

— *Mi tehát a teendő?*

— Mindenkinek azt tanácsoljuk, hogy a kártya leadásakor beszéljék meg ezt a kérdést a jövendőbeli, nem vasutas háziorvossal.

— *Mit jelent az, hogy a vasutasok és a vasutas nyugdíjasok részére a MÁV-egészségügy vasutas háziorvost ajánl?*

— Azt hiszem, hogy ez egyértelmű: azt jelenti, hogy ők is választhatók, és egyáltalán nem azt, hogy csak ők választhatók.

A Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság szükségesnek tartja, hogy igazgatási és finanszírozási kapcsolat alakuljon ki közte és a vasutasok által választott összes háziorvos között, hogy a szükséges információkat és elvárásokat közölni tudja velük. Ebben a kérdésben tárgyalásokat kezdeményeztünk az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság illetékeseivel, és minden reményünk megvan arra, hogy létrejöjjön a vasutasok számára a legjobb megoldás. Erről a Magyar Vasutast természetesen tájékoztatni fogjuk.

— ar —

Politika és kultúra

SZAKSZERVEZETI MATINÉ SZEGEDEN

Az MSZOSZ Csongrád megyei képviselete április 25-én hagyományteremtő szakszervezeti matinét rendezett Szegeden, a MÁV Művelődési Házban. A terem egyharmadát megtöltő közönségnek a politikai tájékoztatókon kívül kulturális programban is része volt, egy-egy szép vers, néptánc és kórusprogram tette színesebbé a rendezvényt.

Dr. Vágó János, a Kereskedelmi Szakszervezetek Szövetségének főtitkára beszédében elfogadhatatlannak tartotta a Munka Törvénykönyvét, mert — mint mondotta — benne a szakszervezeti jogosítványok szinte teljesen elsorvadnak. Szólt a tizenöt százalékos reálbércsökkentésről, a munkanélküliségről, a kormány szociális érzéketlenségéről.

Király Zoltán független országgyűlési képviselő az elmúlt két esztendő csalódásáról beszélt: *az emberek a változástól nem ezt várták, nem valósultak meg azok az ígéretek, amelyek a választási beszédekben elhangzottak.* Az elszegényedés programját jelölte meg a kormány egyetlen megvalósított célkitűzéseként. Baloldali összefogásról beszélt, melyben a szociáldemokrácia eszméjének is ott a helye.

Kósáné Kovács Magda, a szocialista párt országgyűlési képviselője is a baloldaliságról beszélt. Hangsúlyozta: ez nem szónoki fogások kérdése, mindenkor meg kell nézni, mi van a szavak mögött. E tekintetben a szocialistáknak tiszta a lelkiismeretük. Az új Munka Törvénykönyvről szólva — amely kevés szerepet szán a szakszervezeteknek — megjegyezte: az MSZP gondolkodik azon, hogy a megjelenést követően az Alkotmánybírósághoz fordul.

A matiné programjába illesztve adták át az idei *Juhász Gyula-díjakat* a szakszervezeti mozgalomban hosszú ideje eredményesen tevékenykedő Csongrád megyei aktivistáknak. **(Gellért)**

A párbeszéd szükségessége

Napjaink érdekképviseletekkel kapcsolatos kormányzati politikájában komoly gondok érzékelhetők. Ennek egyik oka az érdek-képviseleti szféra fejlődésének és fejlettségének hazai történetében található.

A nyugat-európai államokéhoz képest viszonylag gyenge, polgárosodással csak lassan erősödő érdek-képviseleti rendszer szerves fejlődése 1945, de főleg 1948 után megszakadt, hiszen egy „államigazgatási állam" nem viseli el az állampolgári öntevékenységet. A frazeológia ugyan széles körben használta a „társadalmi szervezet" kifejezést, a valóságban azonban ezek a szervezetek — az államigazgatáshoz szorosan kötődve — egyoldalú „transzmissziós" eszközként működtek. *1956, majd 1968 és főleg 1982 után némi fejlődés volt tapasztalható, de ezt a meglehetősen ciklikus folyamatot erőteljes visszaesések tarkitották.*

Szomorú, hogy ma, két évvel a rendszerváltás után is, helyenként, illetve esetenként ellenérzések, politikai aggályok tapasztalhatók a részérdekek nyílt képviseletével, védelmével, egyes markáns érdek-képviseleti megnyilvánulásokkal szemben.

Gond az is, hogy az érdekképviseletek jelenleg hely- és funkciókeresése, kiforratlansága következtében olykor okkal-joggal megkérdőjelezhető az általuk kifejtett, kifejezett érdekek valósághűsége. Alapállásukban torz vonásként érzékelhető, hogy pozícióik védelmében egymással rivalizálva szinte valamennyien közvetlenül a hatalommal kívánnak kooperálni, gyakran figyelmen kívül hagyva az egymás közötti érdekegyeztetés, -ütköztetés, az esetleges integráció csatornáit.

Végre tudomásul kellene venni, hogy az érdekképviseletek szabályozott, intézményesített és fokozottabb részvétele a politikai, gazdaságpolitikai akaratképzésben nemcsak az állam — egyébként kívánatos — önkorlátozása miatt fontos, hanem azért is, mert így a kormányzati irányítás hatékonysága növekedhet.

HÉT ORSZÁG RÉSZVÉTELÉVEL

Vasutas-folklórfesztivált rendeztek Dunakeszin

A német együttes bajor táncokat ad elő

Európában két olyan nemzetközi vasutasszövetség is működik, amely a vasutassportolókat, illetve a kultúra és a művészetek valamelyik ágának művelőit tömöríti soraiba. Az utóbbinak, a sportszövetséghez hasonlóan, a magyar vasutasok évtizedek óta tagjai közé tartoznak. A Vasutasok Nemzetközi Kulturális és Művészeti Szövetsége (FISAIC) első nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállításán — 1958-ban, Bécsben — a magyar vasutas amatőr képzőművészek is szerepeltek. A szövetség két év múlva Magyarországot bízta meg a kiállítás rendezésével. A Műcsarnokban 1960 nyarán megrendezett tárlaton már 15 ország vasutas képzőművészeinek legszebb alkotásait állították ki.

Most, május 7—10-ig, a FISAIC Nemzetközi Vasutas Folklórfesztiváljának voltunk a rendezői. A házigazda szerepét a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatóság vállalta magára. A fővédnöki tisztet *Csárádi János* vezérigazgató töltötte be. A rendezvénysorozat ünnepélyes megnyitóját 7-én este, az MTESZ székházában tartották Budapesten. *Pallos György*, a Vasutasok Szakszervezetének elelnöke köszöntötte a fesztivál résztvevőit, a francia a svájci, a német, a belga, a dán és a finn együttest, az elnökségben helyet foglaló *Benczédi Mihálynét*, a MÁV gazdasági vezérigazgató-helyettesét, *Jacob Tschanzot*, a FISAIC elnökségi tagját és *Gulyás Istvánt*, a MÁV Tervezőintézet igazgatóját, a FISAIC magyarországi képviselőjét.

Az alelnök üdvözlő szavai után *Benczédi Mihálynné* tolmácsolta *Csárádi János* vezérigazgató jókívánságait, majd a következőket mondotta: — *A vasutasok körében népszerűek a különböző kulturális rendezvények, és szép számmal vannak olyanok, akik amatőr létükre is magas színvonalon alkotnak. S az ilyen versenyek, különösen a nemzetközi találkozók, jó alkalmat nyújtanak a megmérettetésre, egymás munkájának, alkotásainak, valamint az egyes országok kultúrája megismerésének.*

Jacob Tschanz miután átadta a FISAIC vezetőinek üdvözletét, elmondta, hogy első ízben és kettős minőségben jár Magyarországon. Egyrészt mint a FISAIC vezetőségi tagja, másrészt pedig a svájci együttes vezetője.

A fesztivál fő programja, az együttesek műsorának bemutatója május 8-án, pénteken este a Dunakeszi József Attila Művelődési Központban volt. A hat külföldi együttes mellett fellépett a Törekvés néptáncegyüttes is. A pergő ritmusú, színvonalas műsor gyakran ragadtatta tapsra a közönséget. Az ének, zene és táncok az egyes országok folklór kultúrájából adtak ízelítőt. Különösen érdekes és látványos volt a svájciak előadásában a havasi pásztorkürtök megszólaltatása.

A műsor szünetét kihasználva váltottunk szót *Jacob Tschanzzal*, aki maga is fellépett a svájci együttesben.

— Hogy érzi magát Magyarországon?

— *Kitűnően. Még csak két napja vagyunk itt, de már eddig is sok kellemes meglepetésben volt részünk.*

— Mi a véleménye a FISAIC és Magyarország kapcsolatáról?

— *A vasfüggöny lebontása, a határok megnyitása óta Kelet-Európa közelebb került a Nyugathoz.* Ez, s az önök régi kapcsolata a FISAIC-cal indokolja a nagyobb szerepvállalást. Én nagy lehetőségét látom annak, hogy szervezetünkben Magyarország vezető szerepet töltsön be.

— Kitűnő együttessel érkeztek Svájcból. Nagyszerű énekeseket, jódlizókat hallottunk, és könnyed eleganciával szólaltak meg az óriás pásztorkürtök is.

— Köszönöm az elismerést. Úgy érzem, hogy ebben a sokszínű folklórban, a táncegyüttesek mellett érdekes színfolt volt a zenés összeállítás. Mi olyan műsorral léptünk fel, amelynek dallamai, a kürtök hangja a szívünkből fakadva szólaltak meg, hasonlóan mint önöknél a táncosok tüzes ritmusa, amely jól példázza a mentalitások különbözőségét.

Pál Gábortól, a VSz Zeneiskolájának igazgatójától, a folklórfesztivál szervezőjétől a program iránt érdeklődtünk. Mint mondotta, a részvevők számára Budapesten autóbuszos városnézést szerveztek. Így megismerhették a főváros legszebb műemlékeit, idegenforgalmi nevezetességeit. *Szombaton kirándulást szerveztek a Dunakanyarba. Jártak Esztergomban és Szentendrén, ahol szabadtéri fellépésük volt.* Ezenkívül arra is jutott idő, hogy megismerjék a város nevezetességeit. A fővárosban pedig a Duna-korzón és a Vörösmarty téren adtak rögtönzött zenés, táncos műsort a járókelő, sétálgató pestieknek és külföldi turistáknak.

A záróest is szombaton volt az MTESZ-székházban. A fesztivált előbb *Pallos György*, majd *Jacob Tschanz* értékelte. A rendezvény, a kiegészítő városnéző programokkal együtt kitűnő minősítést kapott.

Kedves színfolt volt az ajándékok átadása. Előbb *Pallos György* alelnök az együttesek vezetőinek videokazettát adott át, melyben a három nap fontosabb mozzanatait örökítették meg. Ezután a delegációvezetők emléktárgyakkal kedveskedtek a vendéglátóknak és a rendezőknek.

A záróest vidám hangulatú állófogadással ért véget.

Visi Ferenc,
Tüttő Tibor

Tapsol a közönség

Tüttő Tibor felvételei

Május 8-án

Időszaki kiállítás nyílt Baross Gábor emlékére

A Közlekedési Múzeumban május 8-án — *Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter jelenlétében — *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg *Baross Gábor, a vasminiszter* című kiállítást.

Ezt követően a Széchenyi István Általános Iskola tanulói prózával, ének- és zeneszámokkal kedveskedtek a tekintélyes számban megjelenteknek. Sor került *Mihály Gábor* Munkácsy-díjas szobrászművész idén alkotott *Baross*-szobrának leleplezésére és alkalmi postabélyegzés is volt.

Az emlékkiállítás *Baross Gábor* halálának 100. évfordulója alkalmából történt szervezésével, a Közlekedési Múzeum hatalmas feladatot vállalt magára az Országos Levéltár és több múzeum együttműködésével. Impozáns anyagot tár a közönség elé, bemutatva *Baross* pályafutásának főbb állomásait. Ezeket részletezni nem kívánjuk, hiszen a *Magyar Vasutas* április 9-i számában már ismertettük.

Emlékeztetni kell azonban arra, hogy ez a tehetséges és ambíciózus gazdaságpolitikus felismerte: az infrastruktúra — a vasút, a posta, a telefon, a köz- és víziutak, a pénzügyi és bankrendszer, a szakoktatás — fejlesztésétől és minőségétől függ az ország jóléte.

A kor gazdasági húzóágazata a vasút. Ennek megfelelően *Baross* vasútpolitikájának lényege a vasútállamosítás és a díjszabási reform volt. A magánvasutak magas árufuvarozási díjai kedvezőtlenül érintették a magyar mezőgazdaságot, csökkentették a termékek versenyképességét. A magánvasutakat azért kellett államosítani, hogy a hátrányok megszűnjenek.

Hasonlóan sikeres volt a személyszállításban bevezetett ún. zónadíjszabás. Ennek következtében nagymértékben emelkedett az utasok száma. *„Azt akarom, hogy a brassói tensasszony is Budapestre jöjjön kalapot venni"* — hangzott a vasminiszter híressé vált mondása. És igaza lett!

A kiállítás termeiben egyebek között megtekinthető *Barabás Miklós* olajfestménye Barossról, 1892-ből. A tárlókban és a falakon láthatók fényképei, kitüntetései okmányai, használati tárgyai. Elhelyezték 1878-ban adományozott családi címerét is. Bemutatják a működési területére jellemző korabeli dokumentumokat: felvételeket, ábrákat, térképeket, plakátokat, műszereket, telefonkészülékeket, vasúti kölcsönkötvényeket, vasúti pénztárfülkét, postai mérleget rézsúlyokkal.

A látogatók hasznos felvilágosítását szolgálja az emlékkiállítás rendezőjének, *dr. Frisnyák Zsuzsa* muzeológusnak tartalmas, a részletekre is kiterjedő ízléses füzete.

A hónap végéig nyitva tartó kiállítás tömör útmutató annak, aki a magyar közlekedéstörténet kiemelkedő egyéniségének, *Baross Gábornak* sokoldalú tevékenységét kívánja megismerni.

Horváth Károly

Csárádi János megnyitó beszéde

AZ ÁLLOMÁSNAK JÓL JÖNNE A BÉRLETI DÍJ

Vasutasklub vállalkozói alapon

Hódmezővásárhelyen az ötvenes évek elejétől működik vasutasklub. Idén azonban a megszűnés veszélye fenyegette, mivel támogatását a MÁV anyagi nehézségekre hivatkozva nem vállalta tovább. A helyi pályafenntartás szakszervezetének kezelésében lévő „intézmény" sorsa így végleg megpecsételődni látszott.

— *Ebbe mi semmiképp nem akartunk beletörődni, hiszen a munkahelyen kívüli kapcsolattartás szinte egyetlen lehetősége a klub lenne* — érvel *Kis Ernő*, állomásfőnök. — Sok nyugdíjasunk mellett az aktív vasutasok nagy része is igényt tart a helyiségre, amely egyébként 80-100 résztvevőt befogadó társasági rendezvényre is alkalmas. Ilyen pedig kevés van a városban. Első lépésként felajánlottuk a szegedi igazgatóságnak, hogy mivel látunk lehetőséget a klub rentábilissá tételére, azt a pft-től átvennénk, és bérbeadnánk egy alkalmas vállalkozónak. A beleegyező választ követően a megyei lapban pályázatot hirdettünk, amelyben többek között feltételként szerepelt, hogy a bérlő az épületet klubszerű jelleggel üzemelteti, a haszonból fedezi az elhasználódás költségeit, a vasutasoknak minden rendezvényre ingyenes belépést biztosít, külön napilap és folyóirat olvasására alkalmas szobát rendez be. *A pályázatra már jöttek érdeklődők, a határidő lejárta után azonnal megkezdjük velük az érdemi megbeszéléseket.*

— A befolyó bérleti díj nyilván az állomást illeti. Mire használják majd? Takarékba rakják? Befektetik...?

— Egyelőre a bérleti díj felhasználása okozza a legnagyobb bizonytalanságot. Húszezer forinttal számolunk havonta, csakhogy a MÁV pénzügyi rendszere nem engedi, hogy saját céljainkra fordítsuk. Így be kell dobnunk majd a nagy közös kalapba. És gyanítom, hogy ebből mi soha többé egyetlen fillért nem látunk viszont. Pedig lenne mire felhasználni, hiszen vannak olyan szolgálati helyeink, ahol még a hűtőszekrény is hiánycikk.

— Húszezer forint igazgatósági szinten bagatell, egy Hódmezővásárhely kalibrű állomásnak szép pénz. Hagyják elveszni?

— *Nem, mindent elkövetünk, hogy megtarthassuk*, de ismerve a vasút végtelen bürokratizmusát, nem sok esélyünk van rá. Ha mégis, az nagyon hosszú idő múlva fog megtörténni...

—thorday—

A General Motors Hungary ajándéka

A Közlekedési Múzeum kapta az első hazai Opel Astrát

Magyarországon évtizedeken át szünetelt a személygépkocsi-gyártás. Ezért volt különös jelentősége annak, hogy ez év márciusában *Antall József* miniszterelnök Szentgotthárdon átadta rendeltetésének a General Motors Hungary ottani autógyárát.

Ismeretes, hogy a világcég az első itt gyártott Opel Astra gépkocsit a Közlekedési Múzeumnak ajánlotta fel. (Kereskedelmi értéke megközelíti az egymillió forintot.) A felvételen a modern idők első magyar autója látható, amelyet *Kálnoki Kiss Sándor*, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium helyettes államtitkára május 1-jén ünnepélyesen helyezett el a múzeumban.

Az első magyar Opel Astra a hazai autógyártásban híd a múlt és a jelen között, és most elfoglalhatta méltó helyét idősebb társai között.

Az esemény sajtótájékoztatóval zárult.

(—th)

BVSC-NOVÉP-győzelem a vasutasrangadón

A labdarúgó NB I. 24. fordulójában, május 3-án, vasárnap, rangadót játszottak Budapesten, a BVSC Szőnyi úti stadionjában. A rangadó jellegét az adta ennek a bajnoki mérkőzésnek, hogy ezúttal a táblázat 10., illetve 13. helyén álló két újonc vasutascsapat, a BVSC-NOVÉP és a Szombathelyi Haladás mérte össze tudását.

A találkozó kimenetelét latolgatva — a szakemberek véleménye szerint is — a vendéglátók voltak az esélyesebbek. Mellettük szólt a hazai pálya előnye is — elsősorban a gólkülönbségben is lemérhető — eddigi szereplés. A BVSC-NOVÉP-nek 22-23, a Haladásnak 21-28 volt a góláranya. *Az előbbi 20 ponttal, a 10., az utóbbi 19 ponttal a 13. helyen állt.* Van még valami, ami ugyan ezúttal nem jelentett előnyt, de mint összehasonlítás, feléttébb érdekes.

A BVSC-NOVÉP labdarúgószakosztályának sajtóinformációját — a sportújságírók minden hazai mérkőzésen kézhez kapják —, és ebben a következőket olvastam: „A vidéki vasutascsapattal nemcsak a múlt ősszel találkoztunk, amikor 2-1 arányban győztünk, hanem a régmúltban is. Az 1958—59-es, majd az 1959—60-as NB I-es bajnokságban igen kedvező mérleget értünk el a Haladás ellen. Az első évben 4-0 és 1-1 volt az eredmény, a másodikban 2-1-es hazai győzelem után a visszavágón szenvedtük el — 3-2 arányban — egyetlen vereségünket. Tehát a múlt is kedvező, s szeretnénk a Haladás ellen folytatni ezt a sorozatot."

Hazai támadásokkal kezdődött a rangadó. A BVSC-NOVÉP az ötödik percben már az ötödik szögletét rúgta. A Haladás védekezésre kényszerült. Közben, kapusunknak, *Kutasinak* volt egy-két látványos védése. S egy ellentámadásnál a válogatott *Illés* bombája a felső kapufát találta telibe. Rá egy percre jött a hazaiak gólja. Az örökmozgó *Gracsov*, mint már annyiszor, ezúttal is megmutatta, hogy vérbeli csatár. A balösszekötő helyén, a 16-os közelében labdát kapott, és három védőt becsapva, 14 méterről a hosszú sarokba lőtt. A Nemzeti Sportot idézve: *„igazi mestermunka volt"*.

A második félidőben enyhült a hazai csapat fölénye. A Haladás a mezőnyben *Elekes* kiállítása után, tíz emberrel is egyenrangú ellenfél lett. Ám játékosai ezen a vasárnapon hadilábon álltak a gólszerzéssel. Mivel újabb gól már nem született, a BVSC-NOVÉP az első félidő elején elért egyetlen találatával megérdemelten szerezte meg a két bajnoki pontot.

A BVSC-NOVÉP győzelmi sorozata tehát folytatódott a Haladás ellen. De a győzelem most többet ér a két csapat rivalizálásánál. A győztest 22 pontjával, ezután a forduló után kevésbé, ám a vesztest — a Haladásnak 19 pontja van — már inkább fenyegeti a kiesés réme.

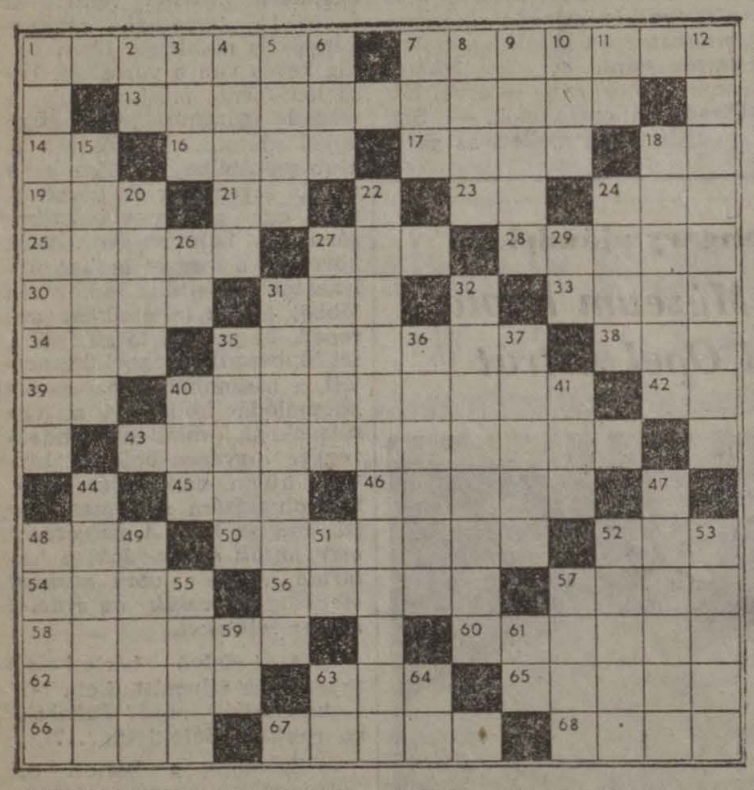
Hogyan látják helyzetüket és miként értékelik csapatuk teljesítményét az edzők?

Kisteleki István, a BVSC-NOVÉP igazgató-vezető edzője: „Nagyon kellett ez a győzelem. Ma ez volt a fontos. Gratuláltam a játékosoknak, mert végig nagy akarással, lelkesedéssel játszottak. Támadójátékunk különösen az első félidőben volt erőteljes, de védelmünk is jól megállta a helyét."

Török Péter, a Haladás edzője: „A csapat teljesítményével nem vagyok elégedett. Ezen a mérkőzésen nagyon rosszul játszottunk. A két pont elvesztésével nehéz helyzetbe kerültünk. A BVSC ezen a mérkőzésen egy *Gracsovval* jobb volt nálunk."

Visi Ferenc

Az ezerbe ez is belefér



Vízszintes: 1. Vasúti „járgány". 7. Rizling lehet ilyen. 13. Családregényüket Gorkij írta meg. 14. Személyes névmás. 13. Valamikor a szabeusok városa volt. 17. Az illetők. 18. Radír egynemű betűi. 19. Regényszerző. 21. Német te. 23. Alom páratlan betűi. 24. Nem megy. 25. Derűs hangulatú zenei forma. 27. Itala magánhangzói. 28. Ázsiai ország. 30. Karám. 31. Dekli azonos betűi. 33. Olasz város. 34. Édes eledel. 35. Régi város Jáva szigetén. 38. Rés, néplesen. 39. Zamat. 40. Egy földrajzi név. 42. ... bia, Nílus menti tartomány. 43. Sivatagokat szelik át. 45. Idegen sí. 46. Fentről néz le. 48. Lengyel szabadsághős nevének fordítottja. 50. Vissza: kiállítása. 52. Középen dobol. 54. Végek nélküli korall. 56. Egy arab állam lakója. 57. Kitépi a közepén. 58. Ezek atyja volt Gül Baba. 60. Híres spanyol bor 62. ... Jack, a brit birodalmi lobogó népies elnevezése. 63. Hordószag. 65. ... Joachim (1767—1815) nápolyi király, Napóleon sógora. 67. Afrikai főváros. 68. Balkezes.

Függőleges: 1. A monda szerint Asszíria királynője volt. Függőkertje a hét világcsoda egyike. 2. Nátrium vegyjele. 3. ... -poetica. 4. Mostanában gyakran emlegetik. 5. Szent és sértheteltlen. 6. Adomában van! 7. Egyenlő részben (görög). 8. A Pál utcai fiúk egyike. 9. Par ... légi postával. 10. Nem kevés. 11. Akna fele. 12. Eszményi. 15. Indián csoport. 18. Csodalámpa-tulajdonos. 20. Önnal bevon. 22. Valamikor brit gyarmatok Hátsó-Indiában. 24. Segít, gondoz. 26. Deciliter. 27. Vissza: vodka. 29. Igkötő. 31. Nótáttok. 32. Gyógyszertabdacsalm. 35. Borítója. 36. Tó Svédországban. 37. Fordítva maradt a szája! 40. Francia gyarmattartók egykori szövetségének névbetűi. 41. Flatalrész! 44. Város Olaszországban. 47. Torkaszakadtából ordít. 48. ... Sir Thomas (1478—1535) angol kancellár és író. 44. Város Pozsony közelében. 51. Americium vegyjele. 52. Japán kikötőváros. 53. Régi neves labdarúgó (Zoltán). 55. Elsodor, de csak részben. 57. Becézett női név. 59. Német viszonyszó. 61. Mint 51. függőleges. 63. Orosz helyeslés. 64. Ámbár.

Beküldendő: az ország neve, amelyben a vízszintes 40. alatti található.

Beküldési határidő: június 4.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Szaúd-Arábia.

Könyvutalványt nyertek: Haragos Pál, Budapest, Major u. 3. 1119; Tóth Jenőné, Miskolc, Örs u. 2/A 3532; Kecskés Anita, Veszprém, Mikszáth u. 34. 8200; Szekeres Ernőné, Hatvan, Radnóti u. 27 3000; Somló József, Budapest, Sáfrány u. 42. 1116.

Emlékkiállítás nyílt a MÁV Vezérigazgatóságon

Baross Gábor halálának 100. évfordulója alkalmából a Közlekedési Múzeuméhoz hasonló emlékkiállítás nyílt a MÁV Vezérigazgatóságon. Az első emeleti tanácsteremben elhelyezett tárlókban dokumentumok, vasúti térképek, fényképek szemléltetik a „vasminiszter" életútját és munkásságát. Magyarország vasúthálózatának fejlődését grafikonok, a minisztersége alatt megnyitott vasútyonalakat és államosított vasúttársaságokat, a zónadíjszabást és hatását a személydíjszabási bevételekre, valamint a teheráruk forgalmára és a szállítási bevételekre, táblázatok szemléltetik.

A kiállításon *Benczédi Mihályné* gazdasági vezérigazgató-helyettes mondott megnyitó beszédet. A „vasminiszter" életútjáról szólva elmondotta, hogy a fiatal Trencsén megyei al-, majd főjegyző pályája meredek ívben emelkedett. *Baross Gábort* 27 évesen parlamenti képviselőnek választják. Ő volt a T. Ház egyik legfiatalabb tagja, s nem kevesebb, mint öt különböző bizottságban tevékenykedett. 1883-ban a Közmunka- és Közlekedési Minisztérium államtitkára, három évvel később pedig minisztere lett. 1889-től az ipari, a kereskedelmi és a közlekedésügyeket kézben tartva egységes gazdaságpolitikát folytatott. Vasúti vonatkozású intézkedéseivel az utókor számára különösen maradandót alkotott.

(vf)

Gárdonyban ülésezett a szakmai kollégium

Az elmúlt év elején hozta létre szakmai kollégiumát a vasúti távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat. A 19 tagú testületben valamennyi külszolgálati főnökség képviselteti magát. A szakmai kollégium feladata e terület problémáinak a feltárása és javaslatok kidolgozása a legkedvezőbb megoldásokra.

A társaság Sárospatak, Szombathely és Záhony után legutóbb, április 17-én, Gárdonyban tartotta soros ülését. A szakmai kollégium *Nagy Róbert* elnöknek, a szombathelyi igazgatóság osztályvezetőjének a vezetésével értékelte az 1991-es év eredményeit és meghatározta az idei esztendő legfontosabb feladatait.

A tanácskozáson „terítékre" került a vasúti szakszolgálat léte és jövője. Szó esett a szakmai továbbképzésekről is. *Legtöbbet a piaci lehetőségek kutatásával, a külön bevételekhez való jutással foglalkoztak.* Óriási üzletet lát a szakmai kollégium abban, hogy a MÁV-nál most bevezetésre kerülő, modern, nagy teljesítményű digitális telefonközpont segítségével a külső cégeket, szervezeteket is bekapcsolják a hálózatba. Ezzel nagyobb bevételekhez juthatna a vasút.

Sz. Jakab

Közgyűlés a Törekvés SE-ben

Áprilisban a Törekvés Művelődési Házban tartott közgyűlésen *Sárvári György*, a sportegyesület elnöke beszámolt az elmúlt négy év eredményeiről. Hét szakosztályukban 436 igazolt sportoló küzd az egyesület sikeréért. Kiemelkedően eredményesek a sakkozók, jelenleg a férfiak az ob I-ben biztosan tartják az előkelő harmadik helyet. Az egyesület támogatói a MÁV, a VSz és az Északi Járműjavító.

A közgyűlés *Boer Bélát* és *Horváth Istvánt* alelnökké *Sárvári Györgyöt* újabb négy évre a Törekvés SE elnökévé választotta.

T. I.

Egzotikus program

Kígyók a művelődési házban

Nem mindennapi látványban volt részük azoknak, akik a húsvét előtti héten betértek Szegeden a vasutas művelődési házba. A nagyterem megszokott képe helyett a fal mellett terráriumok hosszú sora fogadta a látogatót, bennük kígyók, kajmánok, gekkók és varánuszok. Tizenöt üvegedényben összesen 46 kígyó tekergőzött, vagy éppen pihent csendesen.

A látottakról *Benkóné Ürmös Ilona* igazgatónő elmondotta: a gyűjtemény gazdájának, *Pécsi Tibor* kaposvári lakosnak ajánlották, hogy jöjjön Szegedre, náluk bemutathatja országszerte páratlan gyűjteményét. Egyikőjük sem csalódott, hiszen négy nap alatt több mint négyezren tekintették meg a kígyókat. *Pécsi Tibor* egyébként 16 éve foglalkozik a hüllőkkel. Külföldről szakkönyveket hozat be, tanul, s ő maga ápolja és gyógykezeli az állatokat.

A művelődési ház egzotikus látványát jól egészítette ki egy díszes virágkiállítás!

G. J.

Józsefvárosi majális

Jó hangulatú, családias összejövetelt tartottak május 9-én a Galgahévízi tó partján a Józsefvárosi pályaudvar vasutasai. Blázsik János szb-elnök, Herczeg Mária titkár, Alföldi László állomásfőnökkel együtt már harmadik éve rendezi emlékezetes sikerrel a vasutas majálist.

(Tüttő)

Lakáscsere

Eladó Kőbánya városszéli telepen, a sornazban 104 négyzetméteres, kétszintes öröklakás 4 millió forintért. Érdeklődni lehet: a 10-73, 132-9960-as telefonszámon délelőttönként.

Elcserélném budapesti lakásra békéscsabai 1+2 félszobás, telefonos, összkomfortos, 53 négyzetméteres öröklakásomat, vagy eladnám 18 ezer Ft/négyzetméter plusz 120 ezer forint kamatmentes kölcsönnel, vagy tehermentesen 29 ezer Ft/négyzetméteres áron. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni munkaidőben: a 01/68-07-es, vagy a 113-1288-as telefonszámokon (Balkusné).

Elcserélném MÁV-dolgozóval balatonfenyvesi 2 szobás, kertes, komfortos MÁV-lakásom budapesti lakásra. Nagyobb lakás esetén adhatunk VII. kerületi 2 szoba komfortos tanácsi lakást is. Érdeklődni lehet: egész nap a 149-0702-es városi telefonszámon.

Elcserélném vagy eladnám VI. kerületi, 75 négyzetméteres utcai, világos, földszintes, gázfűtéses öröklakásomat, mely üzletnek is alkalmas, 50 négyzetméteres, központi, táv- vagy gázfűtéses örök-, illetve szövetkezeti lakásra, 1—2. emeletig. (Kelenföld, Rákospalota előnyben.) Érdeklődni lehet: a 122-9872, 122-1891-895-ig portatelefonszámokon 7—17 óráig.

Elcserélném Bp. XV., Széchenyi utcai 1+½ szobás összkomfortos, 55 négyzetméteres, magasföldszinti MÁV-bérlakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra vagy MÁV-bérlőkijelölésű tanácsi lakásra. (XV. ker., Káposztásmegyer.) Érdeklődni lehet: munkanapokon a 22-14-es üzemi vagy a 114-0017-es városi telefonszámokon, illetve személyesen 17 óra után a Bp. XV., Széchenyi u. 4. fszt. 1 (Angyal Zoltán) címen.

Elcserélném budapesti egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló győri lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 159-7803-as városi telefonszámon.

Elcserélném 37 négyzetméteres, földszinti egyszobás komfortos MÁV-bérlakásomat kicsit nagyobbra, esetleg galériásra vagy galériázhatóra. Érdeklődni lehet: Vígh Jánosné, Budapest 1475. Pf. 232.

Elcserélném Budapest VI., Bulcsú utca 4. szám alatt levő 80 négyzetméteres, 2 szobás, földszinti, összkomfortos vasúti bérleményemet Budapest vagy Komárom, illetve Komárom környéki hasonló vagy kisebb kertes lakásra. Érdeklődni lehet: Horváth János, Bp. VI., Bulcsú u. 4. 1062.

Elcserélném 51 négyzetméteres, telefonos, összkomfortos, kettőszobás, előteres, mellékhelyiséges, déli fekvésű, III. emeleti, világos, távfűtéses, OTP-s lakásomat nagyobb méretű, előteres, mellékhelyiséges tanácsi, telefonos lakásra, értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet levélben: Hollós Árpádné, Budapest 94. Postafiók 267. 1461.

Elcserélném 37 négyzetméteres, kertes déli fekvésű, első emeleti, másfél szobás komfortos, vállalati bérlakásomat hasonló MÁV- vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval, vidékre is. Érdeklődni lehet: a 19-77 vagy a 122-1895/187-es telefonszámokon.

Elcserélném balatonboglári 70 négyzetméteres 2 és ½ szobás teraszos, komfortos tanácsi bérlakásomat budapesti másfél szobás komfortos MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: a 168-9416-os városi telefonszámon 3—15 óráig.

Elcserélném Budapest XV. kerületi Csanádi úti 47 négyzetméteres összkomfortos MÁV-bérlakásomat legalább 1+2 félszobás bérlakásra, illetve bármilyen más, nagyobb összkomfortos lakásra ráfizetéssel, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 157-3033/118, 120 melléken munkaidőben Juhász Csabánál.

Elcserélném Budapest, Rákos út 104. VI/42. szám alatti világos konyhás, 46 négyzetméteres, erkélyes, 2 szobás MÁV-bérlakásomat nagyobb lakásra ugyanezen a lakótelepen, értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet: Győri Zoltán, 67-77-es üzemi vagy a 127-5136/241 mellék városi telefonszámon.

Elcserélném MÁV-telepen levő XV. ker., Mozdonyvezető u. 10. I/2. 52 négyzetméteres, 2 szobás, előszobás, spájzos, fürdőszobás lakásomat kisebbre (helyi viszonylatban is lehet), megegyezés szerint. Érdeklődni lehet a fenti címen.

VAN SZABAD BEUTALÓ

Alábbiakban közöljük a szabad, kedvezményes üdülé lehetőségeket. Jelentkezni lehet a Vasutasok Szakszervezete szociálpolitikai ügycsoportjánál munkanapokon 9—13 óráig a 19-77, 48-13, 19-57/165 sz. telefonszámon. A beutalójegyeket az alapszervezeteken keresztül juttatjuk el a jelentkezők részére. Beutalójegyet csak rendkívül indokolt esetben, megfelelő igazolásokkal ellátva fogadunk vissza.

Magaslat:

Galyatető V. 28.—VI. 10. I/A. o. egyéni 6360,—, **Galyatető** V. 28.—VI. 10. I/A. o. hp. 13 720,—, **Miskolctapolca** V. 28.—VI. 10. I. o. hp. 11 480,—, **Miskolctapolca** V. 28.—VI. 10. I. o. e. 5740,—, **Lillafüred** VI. 3—16. I. o. e. 5740,—, **Mátrafüred** VI. 3—16 I. o. hp. 11 480,— **Szilvásvárad** VI. 3—16. II. o. hp. 8400,—, **Mátraháza** VI. 4—17. I. o. e. 5740,—, **Bakonybél** VI. 4—17. III. o. 2+2-es 11 760,—, **Pécs** VI. 5—11. II. o. hp. 4760,—, **Pécs** VI. 5—18. II. o. hp. 9520,—, **Pécs** VI. 5—18. II. o. e. 4760,— forint.

Gyógy:

Hajdúszoboszló V. 27.—VI. 9. II. o. hp. 9520,—, **Hajdúszoboszló** VI. 4—17. II. o. hp. 9520,—, **Hajdúszoboszló** VI. 4—17. II. o. e. 4760,—, **Heviz Helios** V. 28.—VI. 10. I/A. hp. 13 720,—, **Gyula** VI. 2—15. I. o. hp. 11 480,—, **Heviz Patria** V. 27.—VI. 8. II. o. e. 4760,—, **Heviz Patria** V. 27.—VI. 8. II. o. hp. 9520,—, **Heviz Postás** VI. 4—17. II. o. egyéni 4760,—, **Heviz Panoráma** VI. 4—17. I/A. o. hp. 13 720,—, **Heviz Panoráma** VI. 4—17. I. o. hp. 11 480,— forint.

Balaton:

Balatonboglár V. 28.—VI. 10. II. o. hp. 7280,—, **Balatonfelle** V. 28—VI. 10 II. o. hp. 7280,—, **Siófok Orgona** V. 28.—VI. 10. II. o. hp. 7280,—, **Siófok Orgona** V. 28.—VI. 10. I. o. hp. 7840,—, **Szántód** V. 29.—VI. 11. I. o. e. 3920,—, **Szántód** V. 29.—VI. 11. I. o. hp. 7280,—, **Balatonföldvár** V. 29.—VI. 6. II. o. e. 2340,—, **Balatonföldvár** V. 29.—VI. 11. II. o. e. 3640,—, **Balatonföldvár** V. 29.—VI. 11. I. o. hp. 7840,—, **Balatonfüred Horizont** VI. 4—17. III. o. hp. 6160,—, **Siófok Azúr** VI. 5—18. I. o. hp. 11 480,—, **Siófok Viola** VI. 5—18. II. o. hp. 9520,—, **Balatonföldvár** VI. 12—25. I. o. hp. 11 480,—, **Balatonföldvár** VI. 12—25. II. o. e. 4760,— forint.

Szanatórium:

Parádfürdő VI. 3—23. II. o. 6300,—, **Balatonfüred** VI. 3—23. III. o. 5670,— forint.

HALÁLOZÁSOK

Hosszan tartó, súlyos betegség után elhunyt Sárközi Gábor újságíró, lapunk volt munkatársa. Negyvenöt éves volt. Amikor 1985-ben szerkesztőségünkhöz került, már egyre gyakrabban betegeskedett, de ő erről soha nem akart tudomást venni. Ám az alattomos kórt makacs elszántsággal sem tudta leküzdeni. Negyvenkét évesen rokkantsági nyugdíjba került. A fővárosból szülővárosába, Csornára költözött, s mint szabadúszó újságíró továbbra is rendszeresen írt lapunknak, s ha tehette, személyesen is meglátogatta szerkesztőségünket. Külsőzött számos megyei és országos napilapnál is.

Tehetséges, ám hányatott sorsú újságíró volt. Halála előtt egy héttel — mintha csak érezte volna a vég közeledtét — egy barátja kíséretében még eljött közénk, hogy elköszönjön. Néhány nap múlva Csornáról Győrbe utazva a vonaton rosszul lett. A győri kórházba került, ahonnan már nem volt visszatérés. Április 30-án elhunyt. Két árvát hagyott maga után.

Május 7-én temették Csornán.

★

Életének 71. évében elhunyt Madaras István ny. műszaki főfelügyelő. Mint a hozzá hasonló korúak többsége, ő is pályamunkásként kezdte vasutas pályafutását. 1941-ben Kassán lépett a MÁV szolgálatába. Később Miskolcra, majd Szegedre került irodai segéderőnek. Szegeden pályamesteri tanfolyamot végzett. Ezután 1949 és 1966 között volt pályamester, építés-, fő-építésvezető a MÁV magasépítési osztálymérnökségen, majd a Budapesti Magasépítési Üzemi Vállalatnál. A következő állomás a vezérigazgatóság volt számára, ahol tíz évig állt a MÁV házkezelési főnökség élén. Ezt követően az ügykezelési és gazdasági hivatal helyettes vezetőjeként dolgozott 1981 tavaszáig, nyugalomba vonulásáig.

Temetése május 8-án Miskolcon volt.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutatosk Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92-4454. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. JÚNIUS 4.

A pályák állapota miatt folyamatosan lassít a MÁV

Hivatalos Menetrend nem készült, de a nemzetközit kiadták

Rendhagyó menetrendi sajtótájékoztatót tartott a MÁV május 25-én, a Nyugati pályaudvar kormányvárótermében. Rendhagyó volt egyrészt azért, mert a GySEV-vel és a Volánnal közösen rendezték. Másrészt azért, mert ugyan május 31-én új menetrend lépett életbe, ám a korábbi évekhez viszonyítva kevés a változás. Ez a magyarázata annak, hogy új belföldi „Hivatalos Menetrend" sem készült. Helyette a jelenlegi érvényességét szeptember 26-ig meghosszabbították. Ugyanakkor a „Nemzetközi Menetrend"-et — 1992. május 31-től érvényes — kiadták.

Hogy miért tért el a MÁV a hagyományoktól, illetve miért hagyott fel a több évtizedes gyakorlattal? A sajtótájékoztatón erre is fény derült.

Csárádi János, a MÁV vezérigazgatója őszintén beszélt azokról a gondokról, amelyekkel egyre nehezebb megbirkózni. Mint mondotta: *a pályák korszerűsítésére és fenntartására fordítható költségek évek óta folyamatosan, 1992-ben 46 százalékkal csökkentek. Régi áron számolva, az elmúlt tíz évben mintegy 120 milliárd forintnyi fejlesztés maradt el.* A pályák a nagy igénybevétel miatt elhasználódtak. Emiatt a hálózat nyílt vonalain, az állomások átmenő fővágányain és az egyéb vágányokon 1071 kilométer hosszban — évközben folyamatosan — csökkenteni kell a pályára engedélyezett sebességet. További 331 kilométer hosszú vonalon és 30 kilométer állomási vágányon csökken az engedélyezett tengelynyomás. Ezeknek az intézkedéseknek természetes velejárója, hogy növekszik a személyszállító vonatok menettartama, csökken a menetrendszerűség, s egyes csomópontokon a hivatásforgalom kötöttségei miatt romlanak a csatlakozások.

Elmondta a vezérigazgató azt is, hogy a pályák állapota miatt szükségessé váló intézkedések elhatározásakor már felvetődött egy menetrendi pótlék kiadása. Ez azonban nagy terjedelme — közel 120 oldal — másrészt nagy menynyiségű módosításával már kezelhetetlenné tette volna a *„Hivatalos Menetrend"-et.* Ezért olyan döntés született, hogy szeptember 27-től — az órák visszaigazításakor — *egy, csak a MÁV és a GySEV vonalaira érvényes menetrendet adnak ki.*

A nemzetközi forgalomban — a részes vasutakkal történt egyeztetés eredményeként — egyelőre maradnak az eddigi összeköttetések, néhány viszonylatban pedig, ha kisebb mértékben is, de bővülnek az utazási lehetőségek. Így például a Jugoszláviában kialakult fegyveres konfliktus miatt, a nyári menetrendben további két tranzitvonat, az eredeti útvonal helyett, Magyarországon át közlekedik Athénba és Isztambulba. A Budapest—Berlin között közlekedő *Hungária fekvőhelyes kocsit továbbít Koppenhágába.* Budapest—Hamburg között — a Pozsony—Prága—Lipcse útvonalon — *is közlekedik fekvő- és ülőhelyes kocsi.*

A szomszédos országok közül Magyarország és Románia között, egyrészt a beutazóforgalom mérséklődése, másrészt a MÁV és a CFR üzemi adottságai miatt megváltozik a nemzetközi vonatok menetrendi szerkezete. Más viszonylatokban, így például *Miskolc—Kassa között két, Nagykanizsa—Murakeresztúr—Zágráb között egy új személyvonatpárt állítanak forgalomba.* Balassagyarmat—Ipolytarnóc—Losonc között pedig előkészítés alatt áll két vonatpár bevezetése.

(Folytatás a 2. oldalon.)

Indul a gördülő országút

Június közepén elindul az első magyar gördülő országút, azaz kamionszállító vasúti szerelvény. Az ausztriai Wels és Budapest közötti kísérleti járat 18 kamiont szállít egyszerre, és várhatóan naponta közlekedik majd.

Évente 400-450 ezer kamion halad át hazánkon. *A tranzitforgalom rendkívüli módon igénybe veszi az utakat, szennyezi a környezetet.* Zöld mozgalmak többször követelték a Nyugaton már bevált kombinált szállítási formák bevezetését. A gördülő országút lényege, hogy az országon áthaladó kamionokat speciális vasúti szerelvényen szállítják, így azok nem szennyezik a levegőt, nem terhelik az utakat. Az első magyar kísérlet Wels és Budapest között az osztrák vasúttól bérelt kamionszállító kocsikkal indul. A budapesti terminált Budafok-Háros állomáson az M0-ás mellett építették ki, hogy a vonatra szálló kamionok elkerüljék a belvárost.

Mint *Szita Istvántól*, a MÁV kombinált fuvarozási osztályának helyettes vezetőjétől megtudtuk, a magyar vasút rendelkezne megfelelő kapacitással arra, hogy a kamion-tranzitforgalom 10-15 százalékát gördülő országúton szállítsa. *Egyetlen akadály, hogy a pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalatnak nincsenek speciális, alacsony rakfelületű kocsijai.* A MÁV hét teljes kamionszállító szerelvényt szeretne a jövőben vásárolni, ehhez kétmilliárd forintnyi kormányzati támogatásra lenne szüksége.

A MÁV tervei szerint Szeged, Záhony és Murakeresztúr térségében építenének még terminálokat. A kamionszállítás egyébként nem tartozik a legnagyobb üzletek közé, de mivel környezet- és útkímélő, megérné a beruházás. A szállítás díjáról még vitatkoznak, a közlekedési tárca szeretné elérni a PM-nél, hogy az így utazó kamionok mentesüljenek az útadó alól. Az osztályvezető-helyettes szerint az árak mindenképpen versenyképesek lesznek a közúti szállítás költségeivel.

Nem csak szavakban kell elismerni, hogy a vasút veszélyes üzem

Vizsgálják felül a munkavédelmi utasításokat!

Az elmúlt hetekben nagy nyilvánosságot kapott a napilapokban a MÁV és a szakszervezetek közötti bérvita, a foglalkoztatáspolitikai racionalizálási tervek megítélése. Az elhangzott nyilatkozatok azt igazolják, hogy a vasúti szállítások, szolgáltatások folyamatossága országos gonddá vált, amivel a kormányzatnak előbb, vagy utóbb szembe kell nézni. A megoldásnak egy járható útja van. A Magyar Államvasutak működését, gazdálkodását és irányítási rendszerét a piacgazdaság elvárásaihoz igazítani. Ennek érdekében a MÁV vezetése első lépésként a törvényes munkaidőalapcsökkentést és a létszámleépítést választotta.

A rövidített munkaidőben történő foglalkoztatás 55 000 főnek lezárt téma, a létszámcsökkentés azonban folyamatos, ami ellen a Vasutasok Szakszervezete és a többi vasúti érdek-képviseleti szerv felemelte tiltakozó szavát. A határozott szakszervezeti fellépés elsősorban a munkavállalók egzisztenciális védelmét szolgálja. Szakszervezetünk vezetői tárgyalócsoportja elégedetlenségét fejezte ki a foglalkoztatási körülményekkel szemben, amely az elmúlt években a munkabiztonság rovására alakult ki.

A MÁV évekre visszamenőleg létszámgondokkal küzdött, s ez arra kényszerítette a végrehajtókat, hogy a munkavédelmi, személyi munkabiztonsági követelményeknél engedményeket tegyen. Gondoljunk csak a CsM bevezetésére, az 1+1 fővel történő tolatás engedélyezésére, a vezetői jegyvizsgálói munkakör bevezetésére, alacsony vonatkísérő létszámra, újfelvételes dolgozók felügyeleti foglalkoztatásának formalitására stb. A létszámhiányhoz alakították a technológiai, állomási végrehajtási utasítások, MVSZ-ek helyi függelékeinek előírásait.

Ennek árát a vasutasság fizette meg „vérrel" és egészségi állapotának romlásával. Ennek bizonyítéka, hogy 1971—1991 között üzemi baleset következtében életét vesztette 520 vasutas: maradandó sérülést (csonkulásos balesetet) szenvedett 540, három napon túl gyógyuló sérülés pedig 54 617 személynél következett be. A számok önmagukért beszélnek. Gondolkodásra kell, hogy késztessenek minden olyan vezetőt, akik a vállalati gazdálkodást és ezen belül a létszámgazdálkodási stratégiát kialakítják.

A tényleges létszám meghatározásánál legyenek figyelemmel arra, hogy a romló műszaki állapotok, a korszerűtlen technológiai feltételek, a kapacitások kihasználatlansága ellenére is nagyobb élőmunka-ráfordítást igényelnek, mint a korszerűbb munkafeltételek között végzett munkáknál. Ezért is szükséges azoknak a munkavédelmi jellegű utasításoknak a felülvizsgálata, amelyek a munkafolyamatok végzésének létszámfeltételeit meghatározzák. A tényleges és a helyi munkafeltételekhez igazodóan kell a létszámot kialakítani. Erre most van lehetőség.

Nem kíván az bizonyítást, hogy *a vasút személyi és árúszállítási feladatának csak úgy tud megfelelni, ha eleget tesz az üzembiztonsági, munkabiztonsági előírásoknak.* Ennek biztosítéka a megbízhatóság és a gazdaságos üzemeltetés mellett a technikai eszközökkel és berendezésekkel összhangban álló elegendő vasúti személyzet biztosítása.

Szakszervezetünk évtizedek óta küzdelmet folytat annak érdekében, hogy nemcsak szavakban kell elismerni, hogy a vasút veszélyes üzem, mert a közlekedésben részt vevő személyek és eszközök potenciális veszélyforrást jelentenek, amelyek elsősorban a környezeti feltételekkel vannak összefüggésben és a vasúti létszám meghatározásánál ezekhez a feltételekhez kell igazodni. Ezen a téren lassú volt az előrelépés, amivel mindig elégedetlenek voltunk.

Jelen körülmények között szakszervezetünknek nem szabad eltekinteni a létszám, illetve a kényszerű munkaidő-csökkentésnél különösen attól az ellentmondástól, amelyek a jelenlegi munkavédelmi szabályozás és ezzel összefüggő létszámnormák között fennállnak. A foglalkoztatási politika racionális tervbe vett céljainak végrehajtásánál a hatályos belső munkavédelmi szabályokat át kell dolgozni oly módon, hogy azok elégítsék ki a biztonságos munkavégzés személyi igényeit. *Ez annál is indokoltabb, mivel a technikai berendezések, járművek műszaki állapota tovább romlik.* A veszélyes áruk szállításánál a biztonság személyi és tárgyi feltételei tovább szigorodnak. Az időszakos tervszerű karbantartási, felújítási munkák rendre-sorra elmaradnak, amelyek tovább növelik a veszélyeztetettséget. Megítélésünk szerint mindezek nincsenek közvetlen kapcsolatban a kapacitások kihasználatlanságával.

A MÁV foglalkoztatási stratégiájának kialakításánál tekintettel kell lenni az üzemi balesetek ok és körülményi feltételeinek alakulására. Ezek feltárását a munkavédelmi szakemberek nagy biztonsággal el tudják végezni és csak ennek ismeretében lenne szabad a létszámnormákat meghatározni. *Létszám-racionalizálás a technikai, műszaki fejlesztéssel összhangban képzelhető el.* A gazdálkodás nehézségei mechanikus létszámleépítéssel nem oldhatók meg. Ma ésszerű létszám-átcsoportosítással el lehetne érni a veszélyes munkafolyamatoknál a munkavégzéshez biztonságilag szükséges létszám biztosítását. Ezt kívánja a vasutasság testi épségének, élete megóvásának védelme.

Pásku Jenő

Meghiúsult az érdekegyeztetés

A VSz tárgyalások folytatását szorgalmazza

A június 1-jei érdekegyeztetés a MÁV és a szakszervezetek között — érdemi tárgyalás nélkül — meghiúsult. Az ott jelenlévő szakszervezetek a Vasutasok Szakszervezete, a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a VADESZ kivételével az érdemi tárgyalások megkezdése előtt kivonultak, miután a tervezett napirendek tárgyalását ügyrendi vitával ellehetetlenítették.

A kivonult szervezetek a 13. havi fizetés és a MÁV racionalizálási elképzeléseinek tárgyalásánál fontosabbnak tartották annak a kérdésnek a vitatását, hogy az VSz elfogadja-e a tárgyalás során a VÉT ügyrendjét, vagy sem. *Az eredménytelen egyeztetés veszélyeztetheti a vasutas dolgozók 13. havi kifizetését.*

A VSz a tárgyalások folytatása és a dolgozók érdekeinek védelme céljából — mint eddig is — a továbbiakban is minden szükséges lépést meg fog tenni!

A szeged—makó—mezőhegyesi vonallal egyidős, 1883-ból való Csanádpalota állomás felvételi épületét nemrég teljesen felújították. Bevezették a vizet, a gázt. Az épület a rekonstrukció után is megőrizte eredetiségét. Most már jöhetnek az utasok.

(Fotó: Thorday)

Elbocsátás elleni védelem

Félmilliárd forint központi támogatás

Az Érdekegyeztető Tanács Munkaerő-piaci Bizottsága május 28-án tárgyalta a MÁV-támogatás kérelmét az elbocsátások megelőzése érdekében tett intézkedésekkel kapcsolatban. A tárgyalás eredményeképpen — a Vasutasok Szakszervezete hathatós közreműködése nyomán — a MÁV a foglalkoztatási alapból mintegy félmilliárd forint központi támogatásban részesül, amit a csökkentett munkaidő következtében kieső bér 50 százalékának pótlására, illetve átképzésre lehet felhasználni.

Csökkentett munkaidőben foglalkoztatott dolgozó elbocsátása esetén a MÁV-nak a támogatást vissza kellene fizetnie, ezért az ennek odaítélését tartalmazó megállapodás rögzíti, hogy a csökkentett munkaidőt vállaló dolgozókat 1992. december 31-ig nem lehet elbocsátani.

Román adósságért vagonok

Százötven gabonaszállító vagonnal (értékük mintegy 11 millió svájci frank) törlesztené a Román Vasutak Nemzeti Társaság adóssága egy részét magyar partnerének. A 85 köbméter szemes termék szállítására alkalmas vagonok bármely kirakodóhelyre szállíthatnak majd. A román vasutak magyar tartozása 1992 elejére elérte a 37,4 millió svájci frankot. A fennmaradó 16 milliós tartozásra részletfizetési kedvezményt kér a román fél.

Helyzetértékelés után vezetőséget választottak

Küldöttközgyűlést tartott a VSz műszaki kocsiszolgálati tagozata

A Vasutasok Szakszervezetének műszaki kocsiszolgálati tagozata május 14-én küldöttgyűlést tartott. A szakág helyzetéről *Juhász Gyula*, a gépészeti és járműfenntartási főosztályvezető-helyettese tartott tájékoztatót. Elmondta, hogy a szakág erre az évre 3270 fő létszámcsökkentést kapott feladatul. Ezt időarányosan nem sikerült megoldani, ezért kényszerintézkedés vált szükségessé, melyet a gjf is alkalmaz május 11-től június 15-ig.

Az év első négy hónapjában 24 százalékkal kevesebb volt a túlóra. A kocsijavítás területén is nagy változások történtek, hiszen *Rákosrendezőn, Felsőgallán, Almásfüzitőn, Rajkán, Berentén* és *Makón* megszűnt a kocsijavítás. Korlátozásokat kellett bevezetni *Komárom, Győr* és *Salgótarján* állomásokon is. Szó volt még a beszerzésre kerülő 76 db Z1 típusú 200 km/óra sebességű személykocsikról, valamint a Jugoszláviában összevágásra kerülő teherkocsik számáról is.

A szakág helyzete nem mondható rózsásnak, hiszen a fenntartási keretek nagybani csökkentése nehéz helyzet elé állítja a javítóbázisokat, ezért arra kell törekedni, hogy a kritikus időszakot túléljük. Ezekkel a szavakkal fejezte be tájékoztatóját *Juhász Gyula*. Ezután a főosztályvezető-helyettes és *Simon György*, a kocsioszály vezetője kérdésekre válaszolt.

A tagozat munkáját *Zubály Bertalan* értékelte. A tagozatvezető elmondta, hogy a bértarifa-táblázat kialakítását tartották egyik legfontosabb feladatnak. Ez azonban felemás lett. A kocsivizsgálók besorolása elfogadható. A szakmunkások (világítási, fűtésszerelők, vasszerkezeti lakatosok stb.) besorolását viszont felül kell vizsgálni. *A kocsitakarítók besorolása sajnos rosszul sikerült.* Figyelmen kívül maradt, hogy a munkájuk során veszélyes vegyszereket alkalmaznak, valamint az, hogy a munkájuk nehéz fizikai megterhelést követel. *Felülvizsgálatra szorul a művezetők besorolása is,* hiszen a jelenlegi besorolás nem vonzó számukra. A hozzájuk beosztott dolgozók jóval többet keresnek, mint ez a réteg. A kocsivizsgálóknak, mintegy 1200 főnek sikerült formaruhát kiharcolni. Ez a létszám mintegy 60 százaléka.

A kocsivizsgálók által szorgalmazott korkedvezményes nyugdíjazással kapcsolatban *dr. Tari Endre* igazgatóval tárgyaltak. Az álláspont az, hogy ezt a témát napirenden kell tartani, mert a törvény változásával talán ez a réteg is bekerülhet a kedvezményezettek közé. A kocsitisztítás privatizációját tavaly sikerült egy időre megállítani, de sajnos ebben az évben ismét napirendre került a MÁV átszervezésével kapcsolatosan. A kocsijavító műhelyek nehéz időszakot élnek át, hiszen a vontatási főnökségekre kiszabott létszámcsökkentés elsősorban ezt a réteget érinti.

A küldöttek elfogadták az új szervezési és működési szabályzatot, valamint a programot. Ezután megválasztották a vezetőséget. Tagozatvezető: *Zubály Bertalan* lett. Ügyvivők: *Kovács József* és *Kiss János* (budapesti igazgatóság), *Páll György* (pécsi igazgatóság), *Orbán Lajos* (debreceni igazgatóság), *Ferencz György* (szegedi igazgatóság), *Kundrák Lajos* (miskolci igazgatóság), *Szalai György* (szombathelyi igazgatóság).

Z. B.

Nehezen születik a megállapodás

Ismét a szakszervezetek közötti választásokról

A Vasutasok Szakszervezete Területi és Tagozati Tanácsa megbízásából *Papp Pál*, a vasutas-szakszervezet elnöke levélben kérte a VSz valamennyi alapszervezetét, hogy a közeljövőben sorra kerülő szakszervezetek közötti választások előkészítése és eredményes lebonyolítása érdekében az alapszervezetnél maradó tagdíjhányadból tagonként 100 forintot a VSz tanácsa által kizárólag e célból megnyitott csekkszámlára utaljanak át.

Az alapszervezeteink május 31-ig több mint 900 ezer forintot utaltak át. Ezzel párhuzamosan több alapszervezet részletesebb tájékoztatást kért a választások szükségességéről, a szakszervezeti mozgalom választásokat követő várható helyzetéről, a pénz konkrét felhasználásáról. A kérdések, észrevételek jelentős része teljesen érthető és jogos, tükrözi azt az általános bizonytalanságot, amely tapasztalható ebben a témakörben.

Rendkívül sok, esetenként egymásnak ellentmondó nyilatkozat hangzott már el a témával kapcsolatban, amely sajnos csak arra volt jó, hogy még homályosabbá tegye a tényeket.

Érdemes most áttekintenünk, hogy mi történt eddig. Sajnos, sok kérdésre most sem tudunk egyértelmű választ adni, hiszen közel egy év óta — és jelenleg is — folyik az alkudozás, a vita a szakszervezeti szövetségek között a választást szabályozó törvénytervezettel kapcsolatban. Hosszú idő óta érzékeljük, hogy a különböző politikai erők célja a szakszervezeti tömörülések felmorzsolása. Ennek érdekében születtek a szakszervezeteket sarokba szorító törvények. E törvények egyike — amelyekről már írtunk a február 27-i számunkban: „A szakszervezeti vagyon védelméről, a munkavállalók szervezkedési és szervezeteik működési esélyegyenlőségéről" szóló 1991. évi XXVIII. törvény 10. §-a, amely a szakszervezeti vagyont a törvény hatályba lépésétől számított egy éven belül megrendezésre kerülő szakszervezetek közötti választás eredménye alapján kívánja ideiglenesen megosztani.

E választásokon — bár a törvény ezt részletesen nem szabályozza — a szakszervezeti konföderációk indulhatnának, munkavállalók vennének részt, és titkos szimpátiaszavazás eredményeként kerülne felosztásra a volt SZOT-vagyon és az ágazati-szakmai szakszervezetek vagyona.

Ugyanezen elv alapján kerülne sor egy meg nem határozott későbbi időpontban a vagyon végleges megosztására. A törvény szerint a választásokat legkésőbb 1992. július 17-ig kellene megtartani.

Az MSZOSZ és több tagszervezete a törvényt, a szakszervezetek belügyeibe történő durva beavatkozásnak ítélte, és ezért az Alkotmánybírósághoz fordult; kérte a törvény alkotmányellenességének megállapítását, hatályon kívül helyezését. A vagyonra vonatkozó fejezetből egyértelműen kiderült, hogy az volt a cél, hogy a kis létszámú, jelentős szakszervezeti erővel nem rendelkező szakszervezetek aránytalan mértékű vagyonhoz jussanak.

Mint ismeretes — az MSZOSZ és tagszervezetei mértéktartó magatartása ellenére — a szakszervezeteket érintő választásokra irányuló egyeztető tárgyalások többször megszakadtak, érdemi megállapodások nem születtek. E szakszervezetek közötti megállapodás hiányában a Munkaügyi Minisztérium elkészítette az „1992. évi Törvény a szakszervezetek közötti választásokról" tervezetet. (Tisztségviselőink többségének volt lehetősége megismerni.) E törvénytervezet esetenként teljesen érthetetlen, nálunk alig-alig ismert, más országokból importált kifejezéseket, meghatározásokat alkalmaz.

Tipikusan olyan „műnek" tűnik, amelyből sugárzik a társadalmi közhangulat ismeretének teljes hiánya, a gyakorlati élettől való elrugaszkodás. Érződik, hogy az anyag politikai indíttatásból íródott, hiszen elveszik a jelentéktelen részletekben.

Annak ellenére, hogy a tervezet terjedelmes, sőt, terjengős, nem tisztáz alapvető fogalmakat, kérdéseket. Például a szakszervezetek közötti választás fogalmát, a szakszervezeti szövetség fogalma a választás szempontjából.

Ahhoz, hogy a választók világosan lássák, hogy mire szavaznak, szükséges lenne a választás céljának konkrét rögzítése. A választópolgárok számára nem teszi világossá, hogy szavazatának mi a következménye, mi történik a választások után, hogy alakul az érdek-képviseleti szervek helyzete. Ezeket a tartalmi, érdemi kérdéseket sajnos nem tisztázza, sőt még a törekvést sem lehet felfedezni. Ha ezeket a kérdéseket a választók számára nem fogalmazzák meg érthetően, ez az érintettek becsapását jelentheti.

Nincs híján a törvénytervezet olyan paragrafusoknak, amelyek sértik az egyesülési jog önkormányzati elvét, a szakszervezetek szuverenitását, korlátozzák jogkörüket, érdekvédelmi tevékenységüket. A tervezet félreérti, vagy tudatosan félreteszi a rendszerváltáskor meghirdetett alulról építkezés, szervezkedés elvét, nincs összhangban az önkéntes szervezkedés alkotmányban biztosított jogával.

A demokratikus országok közül kevés hely van, ahol a szakszervezeti választás „törvényét", szabályait egy tárca dolgozza ki. Nem vagyok a minden áron történő kompromisszumoknak híve, de ebben a kérdésben a különböző szakszervezeteknek közös nevezőre kellene jutni.

Pillanatnyilag sajnos ez csak reménynek tűnik, hiszen a kormány és az Érdekegyeztető Tanács képviselői között a választást szabályozó törvénytervezet vitájában alig-alig közeledtek az álláspontok.

Amiben látszólagos megegyezés tapasztalható, az a választások időpontja (1992. október 1. és november 30. között) és a szavazati joggal rendelkezők köre. (Aktív dolgozók, a munkanélküliek és a nyugdíjasok.)

Felvetődött a tagság részéről, hogy mire is kell a tagonkénti 100 forint?

A választás eredményessége érdekében fel kell készíteni tisztségviselőinket, hathatós propagandát kell kifejtenünk (újság, rádió, tv), tehát lesz helye valamennyi forintnak, amelyet az alapszervezetek átutalnak.

Azt mindnyájan tudjuk, ha egy szakszervezet erős akar lenni, annak megalapozott, anyagi bázisra van szüksége. Olyan anyagi bázisra, amely a szervezet hatékony működését, a partnerekkel szembeni függetlenséget biztosítja. Azt azonban látni kell, hogy szegénynek és függetlennek lenni, nagyon közel áll a lehetetlenhez.

Aki a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségére és a Vasutasok Szakszervezetére szavaz, esélyt ad arra, hogy a kikényszerített választások után is egy erkölcsileg, és anyagilag erős szakszervezetnek lesz a tagja!

(Lapzárta után érkezett, hogy hat szakszervezeti szövetség megállapodott a választások időpontjában.)

Szelei Ferenc

JÓ TUDNI!

Július 1-jétől érvényesíteni kell a betegbiztosítási igazolványokat

A társadalombiztosítás egészségügyi szolgálatának igénybevételére jogosító igazolványról szóló 54/1992. (III. 21.) Korm. rendelet végrehajtásával kapcsolatban az alábbiakban tájékoztatjuk olvasóinkat.

A betegbiztosítási igazolvány (kártya) 1992. július 1-jétől a társadalombiztosítás egészségügyi szolgáltatásaira való jogosultságot igazolja. A betegbiztosítási igazolványt az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság juttatta el az állampolgárokhoz 1992. április 15-ig. Annak, akihez az igazolvány nem jutott el, a fenti határidőt követően, kiadását a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóságtól kell kérnie. (Nyugdíjas: a MÁV Nyugdíj Igazgatóságtól.)

Az egészségügyi szolgáltatás igénybevétele előtt a betegbiztosítási igazolványt 1992. július 1-jétől érvényesíteni kell. Az igazolvány érvényesítését a munkáltató végzi el. 1992. július 1. napját követően az új igazolvány kiadása is a munkáltató feladata.

Az igazolvány érvényesítésekor a jogosultnak az eltartott hozzátartozóiról írásban nyilatkoznia kell. A nyilatkozat alapján a munkáltató érvényesíti, illetve állítja ki az eltartott hozzátartozók igazolványát is. Eltartott hozzátartozónak kell tekinteni a jogosult kiskorú gyermeket (kivéve az 54/1992. [III. 21.] Korm. rendelet 3. § [3] bek. 9. és 10. pont), házastársát, egyenesági rokonát, örökbefogadott, mostoha- és nevelt gyermekét, örökbefogadó — mostoha- és nevelőszülőjét, testvérét, ha annak a havi összes jövedelme nem haladja meg az év első napján érvényes minimális bér öszegét. (1992-ben 8000 forint.)

A munkáltató állítja ki 1992. július 1-je után az érvényét vesztett, elveszett, megsemmisült vagy használhatatlanná vált igazolvány helyett az új igazolványt a jogosult és eltartott hozzátartozói részére.

A munkáltató az igazolványt bélyegzéssel és a „Befizetési törzsszám" rovat kitöltésével érvényesíti. A bélyegző-lenyomatot az igazolvány emblémája mellett kell elhelyezni úgy, hogy az adatok olvashatóságát ne zavarja. Kitöltés után az ellenőrző lapot a munkáltató leválasztja az igazolványról, és azt a tárgyhót követő nap 15. napjáig kísérőjegyzékkel elküldi a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóságnak. A jogosult és eltartott hozzátartozói ellenőrzőlapját egymás mellé kell sorolni.

Az igazolvány a kiállítás alapjául szolgáló jogviszony megszűnését követő 90 napig érvényes.

Tájékoztatjuk a vasutas biztosítottakat és a vasutas nyugdíjasokat, hogy a kizárólag betegbiztosítási igazolvánnyal kapcsolatos és a nyugdíjas állampolgárok részére fenntartott, Budapest, 1929. postafiókszámot 1992. május 8-tól az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság megszüntette. Ezután az igazolvánnyal kapcsolatos kérdések megválaszolására a VTI-hez, illetve a MÁV Nyugdíj Igazgatósághoz forduljanak, és ezeknél a szerveknél a témával kapcsolatban mindenre kiterjedő információt kapnak.

Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság

Ki vesz ma MÁV-ot?

Vasútmúltat idéző beszélgetés a képviselővel

Elsőként jelentkezett szólásra a parlamentben május 19-én *Tóth Sándor* Nógrád megyei keresztény-demokrata képviselő a vízügyi és egyes közlekedési törvények, törvényerejű rendeletek módosításával kapcsolatos törvényjavaslat általános vitájában. A koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvénnyel összefüggésben hangsúlyozta, hogy ez csupán ideiglenesen oldja meg a gondokat, nem odázhatja el a vasúti törvény megalkotását.

— A terjedelmes törvényjavaslatból miért éppen a vasút kérdését emelte ki? — kérdeztük a képviselőt.

— A magyar vasút ügye iránti érdeklődésem — családi örökség — magyarázta *Tóth Sándor.* — Édesapám vasutas volt, így hát, amint mondani szokták, engem is megcsapott a mozdonyfüst. Akkoriban még köztiszteletben álló foglalkozást jelentett ez, de mára már oda jutottunk, hogy a bányaügy mellett ez a legsúlyosabb probléma Nógrádban.

— Megoldást jelenthet-e önmagában egy új vasúti törvény?

— A törvénnyel együtt olyan változásokra is szükség van, amelyek egyrészt a tulajdonviszonyban, a működtetés, a finanszírozás feltételeiben következnek be, másrészt pedig a közlekedés irányításában mennének végbe. Szükség lenne egy kisebb létszámú, hatékonyabb vasúti közlekedési szervezet kialakítására. Mindez föllendítené a vasúti járműgyártást és a hozzá kapcsolódó iparágakat. Javítaná a közlekedésszolgáltatás minőségét.

— Milyen szerepet szánna mindebben az államnak?

— A jogi szabályozáson kívül gazdasági módszereket lehetne érvényesíteni. A közlekedésre fordítható pénzek megtérülnének és azzal jól járna a nemzetgazdaság, a társadalom és a vasutasok is. A napirenden levő törvénymódosítások az érvényes vasúti törvényben csak oldást jelentenek, s bizonyos feltételeket teremtenek elsősorban a kisforgalmú vasútvonalak koncesszió formában történő működtetéséhez.

— Elképzelhetőnek tartja-e, hogy több vasúti társaság tartsa fenn a hazai hálózatot?

— Elképzelhető, sőt, ez lenne a koncessziónak az ideális helyzetteremtő funkciója. De ki vesz ma akárcsak koncesszióba egy ilyen leromlott állapotú vasúti hálózatot? Ki vesz ma MÁV-ot? Megoldás a központi költségvetés segítsége, s hiszem, hogy akkor majd akadnak vállalkozók is.

(vennes)

Közlekedési tárgyalások

A Magyarország és Szlovákia közötti vasúti és közúti közlekedés bővítése volt a fő témája a közelmúltban *Siklós Csaba* magyar, és *Vladimir Pavle* szlovák közlekedési, hírközlési miniszter tárgyalásainak.

A két miniszter megállapodott abban, hogy a két vasút szakemberei július 15-ig kidolgozzák a Losonc—Nógrádszakál közötti forgalom újraindításának tervét. Ezzel javul a nógrádi térség közlekedése, s egyben vasúton is járható lesz a Sahy és Losonc közötti szakasz.

A miniszterek autópályafejlesztési tervekről is tárgyaltak, és foglalkoztak újabb határátkelők megnyitásának lehetőségével is. A két fél arról is határozott, hogy az esztergom—párkányi híd újjáépítéséhez az érintettek pályázatot adnak be PHARE-segélyre. *A találkozón kiemelt kérdésként szerepelt a kombinált fuvarozás fejlesztése,* ezt a környezetkímélő fuvarozási módot ugyanis a Közös Piac brüsszeli irodája is támogatja.

A bős—nagymarosi vízlépcső ügyével kapcsolatban a két miniszter egyetértett abban, hogy a problémát — nemzetközi szakvélemény alapján — jó volna mielőbb megoldani.

A pályák állapota miatt folyamatosan lassít a MÁV

(Folytatás az 1. oldalról.)

A nemzetközi vonatok közlekedésében változást jelent az is, hogy a Keleti pályaudvar zsúfoltságának enyhítése érdekében egyes vonatpárokat fokozatosan átcsoportosítanak a Nyugati és a Déli pályaudvarra.

A belföldi városközi forgalomban *szeptember végétől várható jelentős változás. Ekkor ugyanis a budapest—miskolci fővonalon bevált InterCity-rendszert kiterjesztik a budapest—nyíregyházi vonalra.* A gyors- és a sebesvonati gyakoriság bővítésével, a távolsági személyvonatok minimálisra csökkentésével alakítják át a menetrendi struktúrát.

Budapest és Nyíregyháza között az eddigi három expresszvonatpár helyett *öt új IC-vonatpár közlekedik majd ütemes menetrendben,* ami azt jelenti, hogy a két város között három óránként indulnak IC-vonatok. Menettartamuk 2 óra 55 perc lesz. Tehát az utazási idő 10-20 perccel tovább rövidül. A záhonyi utasforgalmat, szintén kedvező időbeosztásban négy pár gyorsvonattal bonyolítják le. *Egy új gyorsvonatpár Budapest—Mátészalka között is közlekedik.*

Budapest—Debrecen—Nyíregyháza között gyors- és sebesvonattal, napközben, úgyszólván óránként lesz utazási lehetőség. Cegléden, szegedi viszonylatban — mindkét irányban — két óránként lesz csatlakozás.

A GySEV vonalán a jelenleg érvényes menetrend szerint közlekednek a személyszállító vonatok. Többletvonat közlekedtetését a magyar területen megcsappant utasforgalom nem is indokolja.

Ha valamiben, akkor a szolgáltatásokban lehet és kell is a MÁV-nál előre lépni. Elsősorban a nemzetközi forgalomban. Ott minél több jó megjelenésű, idegen nyelvet beszélő jegyvizsgálóra, előzékeny, udvarias vasutasra lesz szükség.

Visi Ferenc

Miért nem sztrájkolt a vasutasok többsége?

A Magyar Nemzet május 21-i száma a MÁV-nál bevezetett csökkentett munkaidővel kapcsolatban interjút közölt Papp Pállal, szakszervezetünk elnökével. Az alábbiakban közöljük a cikket.

Miért egyezett bele a vasutas-szakszervezetek túlnyomó többsége a május 11-én bevezetett részmunkaidős foglalkoztatásba, s miért nyúltak mások ugyancsak emiatt a tiltakozás legvégső eszközéhez.

Arról, hogy a legnagyobb — 80 ezer tagot tömörítő — érdekképviselet, a Vasutasok Szakszervezete miért nem csatlakozott a sztrájkfelhíváshoz, *Papp Pál* elnököt kérdeztük.

— A VSz egyetért a MÁV vezérkarának döntéseivel, megnyugtatónak érzi a nemrégiben hozott döntéseket, s az azok nyomán kialakult helyzetet?

— A részmunkaidős foglalkoztatásnak senki sem örül, az itt dolgozók meglehetősen ingerültek. Ha felületesen közelítünk a kérdéshez, valóban úgy tűnhet, hogy ezzel az intézkedéssel most ki akarnak tolni velünk, tehát ellen kell szegülnünk. *Csakhogy két rossz közül lehetett választani.* Az egyik az, hogy pénzhiány miatt az átlagosan tervezett 10 százalékos mértéken felül kényszerül dolgozókat elbocsátani a MÁV, ami miatt további 3-4 ezer ember veszítheti el a kenyerét. A másik a nagyjából 60 ezer vasutast érintő részmunkaidős foglalkoztatás, 83 százalékra csökkentett fizetésért. Azt hiszem, be kell látni, hogy egy szakszervezetnek már csak szolidaritásból is az utóbbi megoldás mellett kell voksolnia.

— Úgy tudom, hogy a sztrájkot hirdetők sem a részmunkaidő bevezetése, hanem annak módja ellen tiltakoznak.

— A részmunkaidős foglalkoztatás nem új gondolat, korábban is tárgyaltunk a MÁV-vezetésével róla. Sorrendet állítottunk fel annak érdekében, hogy a dolgozóknak minél kisebb terhet kelljen viselniük. Ebben a sorban az átvezénylés, az átképzés, a csökkentett munkaidő, a kényszerszabadság és még néhány más lépés után, következik az elbocsátás. *A jelenlegi helyzetben a részmunkaidő vagy az elbocsátás merült fel megoldásként.* Azt, hogy nem feltételek nélkül fogadtuk el az intézkedést, igazolja: április 17-én a vezérigazgatóság kiadott egy intézkedést, ami szerint május 1-jétől június 30-ig, vagyis két hónapra részmunkaidős foglalkoztatást vezet be a nappalos munkarendben dolgozók részére 66 százalékos munkabér garantálása mellett. Sok más kérdésben hasonlóan ebben is véleményezési — és nem a mások által emlegetett egyetértési — jog illette meg a szakszervezeteket. *Ám mivel az április 17-ei döntést nélkülünk hozták meg, vétót emeltünk, s kértük, függesszék fel a döntés végrehajtását.*

Hosszas tárgyalások után négy jelentős pontban a MÁV-vezetése el is fogadta a szakszervezetek észrevételét. Így változott az időtartam, két hónap helyett öt hétre korlátozták a részmunkaidő időtartamát. Elértük, hogy az egy-egy emberre jutó terhek mérséklése érdekében ne csak az állandó nappalosokra terjedjen ki az intézkedés, s ennek révén a 66 százalék helyett 83 százalékos bért fizetnek. *Megállapodtunk arról, hogy 8 ezer forint alá még így sem csökkenhet senkinek a bére.* Elértük, hogy a 13. havi fizetést a 100 százalékos és ne a csökkentett bér alapján fizessék ki. A MÁV eredeti elképzelésével szemben tehát lényegesen kedvezőbbé vált a munkavállalók helyzete.

— Ha nem így alakulnak a dolgok, a VSz vajon belenyugodott volna-e abba?

— Nem. Reprezentatív — 28 ezer tagra kiterjedő — felmérést végeztünk az április 17-ei vezérigazgatósági döntést követően. Ebben megkérdeztük, ha a szakszervezet nem ér el eredményt, milyen megoldást — például munkalassítást, háromnapos betegszabadságot vagy sztrájkot — javasolnának a tagok. *Húszezren a sztrájkra voksoltak.* Szerencsére a tárgyalások eredményre vezettek, ezért most semmi szükség nincsen a munkabeszüntetésre. A sztrájkot a legvégső eszköznek tartom. Úgy vélem, nem szabad állandóan farkast kiáltani, mert, ha az tényleg megjelenik, már senki sem fogja elhinni nekünk, hogy nagy a baj.

Pató Zsuzsa

A végső fegyver

A sztrájk fegyveréhez csak akkor szabad nyúlni, amikor a megegyezésnek már semmi lehetősége — nyilatkozta anno a Liga ügyvivője, az MSZOSZ által meghirdetett figyelmeztető munkabeszüntetésre utalva. *Őry Csabának* teljesen igaza volt abban, hogy az érdekegyeztetés a kompromisszumok rögös útja, ami még mindig nem zárja ki a zsákutcába futást.

Ez jutott eszembe most, hogy a vasutasok szabad szakszervezetei május 22-re sztrájkot hirdettek. Igaz, nagyon is korlátozott formában, hiszen saját becsléseik szerint mintegy 3500 dolgozó részvételére lehet számítani. A Magyar Államvasutaknak több mint 110 ezer dolgozója van, ezek szerint tehát *nagyjából három százalékuk ért egyet a szabad szakszervezetekkel abban, hogy nem indokolt a részmunkaidő bevezetése.*

Az alternatíva ugyanis vagy rövidített munkaidő, vagy még négyezer ember elbocsátása a MÁV-tól. Lehet egyébként, hogy ez utóbbi a meglehetősen bürokratikus szervezetnek nem is tenne rosszat. De azért mégis sajátos, hogy éppen egy szakszervezet látja a leépítést jobb megoldásnak az átmeneti munkaidő-csökkentésnél. Igaz, egyelőre azt kifogásolják, hogy nem kérte ki egyetértésüket a vállalat vezetése. Ám még ha valóban van is egyetértési joguk — amit a vállalatvezetés vitat —, akkor is elgondolkoztató, hogy 95 százalék ellenében érdemes-e, szabad-e nem egyetérteni? A szabad szakszervezetek vezetői zsarolásra hivatkoznak, és bizonyára nem alaptalanul. A zsarolás azonban 10—15 százalékos munkanélküliség esetén sajnos benne van a „pakliban", mint az alku egyik formája. *Elismerem, a döntés nem könnyű.* Maradjon ötvenezernek a teljes fizetése, s négyezer embert küldjenek utcára, vagy inkább mindenki jöjjön ki a kevesebből? Ez bizony a gazdasági racionalitás és a szolidaritás szinte feloldhatatlan dilemmája.

A MÁV helyzete olyan, amilyen. Hosszasan lehetne és kell — a szakszervezeteknek is — elemezni, hogy menynyi a vállalatvezetés és mennyi a kormány hibája ebből. Ennek alapján fogalmazhatók meg a reális követelések és az, hogy kiken kell ezeket számon kérni és milyen formában. Ám addig háromszázaléknyi „tömegbázissal" sztrájkot hirdetni — tulajdonképpen a szolidaritás ellenében —, *ez magát a szakszervezeti mozgalmat teszi nevetségessé.* És mint *Őry Csaba* is mondta: a sztrájk olyan eszköz, amit csak a végső esetben szabad bevetni. Akkor, amikor már pontosan tudjuk, mit akarunk, kikkel akarjuk és miért.

(1992. május 14.)

Hámor Szilvia

Két szakaszra tagozódik

Elkészült a vasutak fejlesztésének programja

A magyar vasutak távlati fejlesztésének programjáról tartottak sajtótájékoztatót — május 28-án — a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumban. *Kálnoki Kis Sándor* helyettes államtitkár azzal kezdte tájékoztatóját, hogy egy lezárt és egy kezdődő szakasz apropójából hívták meg a sajtó képviselőit. *A koncepciós törvény végleges formát öltve már a parlament elé került.* Hosszú időre, nagy munkára volt szükség, míg idáig eljutottak. Itt utalt arra is, hogy mi történt a MÁV-nál 1990 óta. A két legfontosabbat említette: *elkészült a „MÁV 2000", s megkezdődött a vasút szervezetének az átalakítása.*

Mint ismeretes, a kormány az elmúlt két évben több ízben is tárgyalta a vasút állapotát, valamint a vasút és az állam kapcsolatának új alapokra helyezését. A legutóbbi, ezzel kapcsolatos határozat előírta, hogy a kormány elé kell terjeszteni az állam és a vasút közötti, az 1993—95. évekre szóló szerződés tervezetét. E tervezet szakmai megalapozásához elengedhetetlenül szükséges a vasutak fejlesztési igényeinek komplex felmérése és egy jól összehangolt, hosszabb távú elképzelésekbe is beágyazott fejlesztési program kidolgozása.

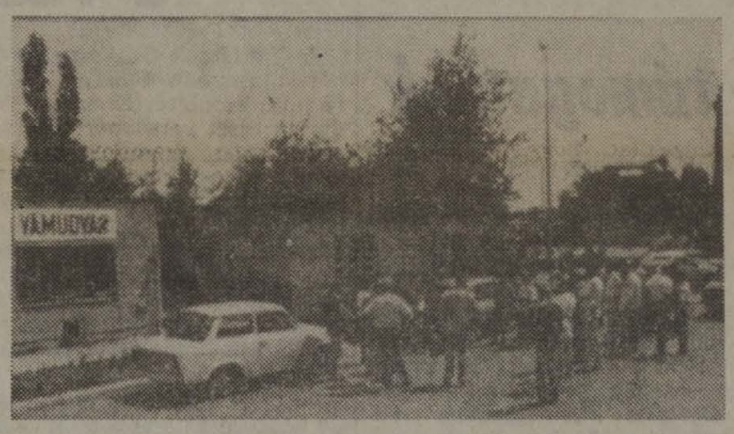
— *A kormányhatározat szerint 1993. január 1-jétől számvitelileg és a finanszírozás jellegét tekintve el kell különíteni a pályahálózatot és a vasúti üzemet* — hangsúlyozta a helyettes államtitkár. — Ennek megfelelően megtörtént a vasúti eszközök szétválaszása. Az elhatárolás hatásait a fejlesztési programban is figyelembe kellett venni. Így például el kellett különítenünk az állami finanszírozási körbe tartozó pályahálózat, és a vállalati felelősségi körbe tartozó létesítmények fenntartására és fejlesztésére fordítandó összegeket.

Kálnoki Kis Sándor ezután a távlati fejlesztési program főbb jellemzőit ismertette. Külön kiemelte, *hogy ez a program tíz évet ölel fel és két szakaszra tagozódik.* Az első 1993—1995-ig tart, s csak ezután következik a fejlesztési szakasz. A tervezett fejlesztésekre *220 milliárd forintra lesz szükség. (A programról lapunk következő számában részletesebben beszámolunk.)*

(visi)

Ez már a hetedik

Vámudvar nyílt Békéscsabán



A nemrég átadott vámudvar bejárata

Két hónappal a szegedi megnyitása után újabb vámudvart nyitott a MÁV és a Volánspedició, ezúttal Békéscsabán, a MÁV kereskedelmi pályaudvarán. Az ország immár hetedik vámudvara Békés megyei területét bekapcsolva, május 15-től szolgáltatásait bővítve áll a fuvaroztatók és megbízóik szolgálatában. A vámudvaron rövid idő alatt, olcsón és szakszerűen elvégzik a külkereskedelmi forgalomban — vasúton, közúton, illetve konténerekben — továbbított küldemények vámkezelésével kapcsolatos teendőket. Ezenkívül szolgáltatásaik között találjuk: a reexpediálást, rakodást, rakományigazítást, áruátrakást, nemzetközi konténerdarabáru- és gyűjtőforgalom szervezését. A vasúton továbbított küldemények oda- és elfuvarozását, járműparkolási, szállás-, tisztálkodási és étkezési lehetőséget, valamint telefon-, telefax- és telex-összeköttetések biztosítását.

Az új csabai vámudvar hétköznap 8-tól 18 óráig, szombaton és vasárnap 8-tól 13 óráig áll a fuvaroztatók rendelkezésére.

(Gellért)

Szolidaritási kelepce

Sorozatos sztrájkkudarcok érik a szervezett dolgozókat az elmúlt másfél évben.

Nem mintha nem lenne elég ok a tiltakozás eme, másutt és nálunk is jogszerűen alkalmazható módjára. Mégis, rendre félresikerülnek az akciók. Vagy a meghirdetők fújják le az utolsó percben a sztrájkot, vagy maga az akció válik a rivalizáló szakszervezetek egymás közötti számháborújává. *A lokális munkabeszüntetéseket pedig* — történjenek akár a bányászatban, akár a kohászatban — *nem kíséri más szakmák együttérzése.*

Ami május 22-én a Keleti pályaudvaron történt, az több szempontból is mélypontnak tűnik.

Igaz, a közös akcióra nem vállalkozó, csaknem tucatnyi, többi vasutas-érdekképviselet jó előre óvta a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetségét lépésétől. Mondván: *a részmunkaidő ugyan nem a legjobb megoldás, de mindig kedvezőbb, mintha a kialkudottnál is több dolgozó elbocsátására kényszerül a MÁV.* További egyezkedéssel talán előbbre jutnak. Ám a VFSZSZ nem engedett a maga „48-ából". Ezt lehet tisztességes magatartásnak minősíteni. De ésszerűnek és célszerűnek — semmiképpen sem.

Lehet, hogy a szervezők abból indultak ki: ugyan elszigetelt marad kezdeményezésük, de ha a legfontosabb pontokon átmenetileg sikerül megbénítani a közlekedést, az okozhat olyan zavarokat, amelyek gondolkodóba ejthetik tárgyalópartnereiket. Csakhogy elszámították magukat. Kétszeresen is. Hiszen nem választották ki elég jól a sztrájk helyét, valamint nem kalkuláltak azzal, hogy saját tagságukból 2600-an jelezték csatlakozási szándékukat, de többségük péntek reggelre — valamilyen okból — meggondolta magát. *Így végül az akcióban alig vettek részt néhányan.* Hogy mennyiben játszott ebben közre a játszma esélytelenségének tudata, illetve a szállongó hírek a vasúti detektívek szorgoskodásáról, az egyéni lepaktálásokról, azt ma még nem lehet tudni. De azt igen: végül a saját embereik is cserben hagyták a sztrájkvezéreket.

Ez önmagában is elég lesújtó. Ám ami ezt követően történt, az leginkább a múlt századi munkásmozgalom történetének (rém)képeit idézi.

Néhány sztrájkoló a sínekre állt, hogy megakadályozza a vonat elindítását. *Ekkor jöttek a gumibotos rendőrök és* — még a sztrájk befejezése előtt (igaz, csak pár perccel) — *elvitették őket.* Hiszen a vasút közüzem. Hiszen a sztrájktörvény szerint a munkabeszüntetők másokat nem akadályozhatnak a teendőjük végzésében. A rendőrök tehát jogszerűen léptek fel. Viszont korlátozták a sztrájkolókat. Ami törvényellenes.

Kérdés: mit tesznek-tehetnek egy ilyen helyzetben a többi vasutas-érdekvédők? Ha rábólintanak a sztrájkolók rendőrségi „elvezetésére", *ezzel nagyon veszélyes precedenst teremtenek.* Ha meg szolidaritást vállalnak megszorult társaikkal, akkor utólag — jóváhagynak egy vélhetően elhibázott sztrájkfelhívást.

Szép kis kelepce! Tán mégis inkább tárgyalni kellene. Például arról is, hogy mikor érdemes a „végső fegyverhez" nyúlni.

(1992. május 23.)

Bossányi Katalin

KSH-ADATOK

Csökkenő teljesítmény az áruszállításban

Bár a kormányzati gazdaságpolitkusok az idén már a hazai gazdaság stagnálására vagy szerény növekedésére számítanak, a Központi Statisztikai Hivatalnak (KSH), a különböző cégek összesített szállítási teljesítményéről nyilvánosságra hozott legfrissebb adatai ennek ellentmondanak. Az 50 főnél több alkalmazottal dolgozó szállítási vállalatok tevékenységét összesítő számokból kiderül, hogy *az első negyedévben a tavalyi év megfelelő adataihoz képest a szállított áruk tömege mintegy 21 százalékkal, 34 millió 400 ezer tonnára csökkent.*

Az áruszállítók teljesítményét plasztikusabban jellemző, árutonna-kilométerben (egy tonna áru egy kilométerre való elszállítása) kifejezett számok már valamivel kedvezőbb képet mutatnak. Ezek szerint a magyar vállalatok az idei év első három hónapjában összesen mintegy 6 800 millió árutonna-kilométert teljesítettek, ami a tavalyi év megfelelő adatainak hozzávetőleg 97 százaléka.

Az egyes alternatív szállítási utak közül a legnagyobb, mintegy 24 százalékos visszaesést a közúti szállítás könyvelhette el. Míg közúton az első negyedévben csupán 775 millió árutonna-kilométert szállítottak, addig a vasút szerény 4 százalékos csökkenés mellett 2 millió 740 ezer árutonna-kilométerrel őrzi vezető szerepét. A második a sorban a vízi szállítás, csaknem 1 830 millió árutonna-kilométerrel, a harmadik helyen pedig a csővezetékes szállítás áll 1 470 millió árutonna-kilométerrel. Bár jelentőségében 2,6 millió árutonna-kilométerrel a légi szállítás az utolsó helyezett, mégis ez a szállítási forma dicsekedhet a legnagyobb, mintegy 23 százalékos növekedéssel.

A szállítások területi átstrukturálódása talán a közelmúlt legfontosabb változása. A belföldi áruszállítások teljesítménye jelentősen, több mint 31 százalékkal, 1 353 millió árutonna-kilométerre csökkent a megelőző negyedévhez képest, amiből logikusan következik, hogy a külföldön végzett szállítások jelentősen növekedtek. Ez az ország növekvő exportteljesítményével, illetve a belföldi fogyasztás visszaesésével magyarázható.

Május 29-től

Villamos vontatással Kaposvártól Somogyszobig

A Magyar Vasutas ez évi február 13-i számában *„Vasútvillamosítás lassított ütemben"* címmel tudósítást közöltünk. Mint az idézett cím is elárulja, arról tájékoztattuk olvasóinkat, hogy az idén a beruházási források csökkenése miatt, az eredeti tervtől eltérően, nem Gyékényesig — mint ahogy ez az eredeti programban szerepelt —, *hanem csak Somogyszobig jutnak el a felsővezeték-építők.* Már el is jutottak.

Kaposvár—Somogyszob között ugyanis május közepéig befejezték a vonal villamosítását. Eredményeként további 41 menetrendi kilométerrel növekedett a MÁV villamosított vonalhálózatának a hossza. Így már a hálózat 29,9 százalékán villamos vontatással bonyolódik a forgalom. Csak emlékeztetőül: ez a beruházás szerves része a *Budapest—Szabadbattyán—Balatonszentgyörgy—Nagykanizsa—Gyékényes—Kaposvár—Dombóvár* közötti, úgynevezett dél-balatoni hurokvonalon folyó villamosítási munkáknak.

A most átadott vonalszakasznak az energiaellátását ideiglenesen — a kaposvári vontatási transzformátorállomás üzembe helyezéséig — a godisai transzformátorállomás biztosítja.

A villamosítási munkák befejezése után elvégezték az ellenőrző méréseket, majd a *Kaposvár—Somogyszob között villamosított vonalat május 29-én átadták a forgalomnak.*

(vf)

Százharminc embernek ad kenyeret

Mezőhegyesen szükség van a vontatási telepre

Bár a Mezőhegyesre állomásított mozdonyok és személykocsik karbantartását, javítását végző vontatási telep Szentes kirendeltségeként működik, Gyalogh László kirendeltségvezető nem tartja megalázónak eme alárendeltségi viszonyt.

— Az utóbbi időkre jellemző pénztelenség a kis vontatási egységeket sújtotta leginkább. Mezőhegyesen sem történt komolyabb fejlesztés, önállóként behozhatatlan hátrányba kerültünk volna. Közben ugyanolyan teljesítményt kellene produkálnunk, mint bármely más vontatási főnökség. Mivel alapvetően szükséges technikai berendezések hiányoznak, nagyobb javításokat el sem tudunk végezni, ilyenkor jól jön a biztos háttér.

— A közlekedési „koncepcióval" azonos időben születtek azok a centralizációs törekvések, amelyek nyomán egy sor fűtőház került felszámolásra. Mezőhegyest nem fenyegette a „megsemmisülés" veszélye?

— De igen. Néhány éve szó volt arról, hogy csupán személyzetváltó bázisként fogunk funkcionálni. Azóta történt egy, számunkra kedvező eredményt hozó vezérigazgatósági szintű fölmérés. *Vagyis a 22 vontatójármű üzemeltetésével kapcsolatos feladatok belátható időn belül nem teszik lehetővé a vontatási kirendeltség megszüntetését.* Ennek azért is örülünk, mert a vidéken sok a munkanélküli. A várost nemrég még ipari központként tartották nyilván, mára gyakorlatilag minden vállalata csődbe jutott, mi pedig 130 embernek tudunk továbbra is munkát, megélhetést biztosítani.

— A Mezőhegyesre állomásított mozdonyok és motorkocsik fiatalabbja is túl van már férfikora delén...

— Valóban, az M 44-es, az M 32-es mozdonyok nem túl fiatalok és nem is túl korszerűek, ennek ellenére nem okoznak nagyobb fenntartási problémákat. *Nálunk a csúcstechnikát az MD-motorok képviselik, holott ezek is betöltötték a huszadik évüket, ám a csehszlovák Bz-motorokkal egy lapon sem említhetők.* Üzemkészségük a régi kiadás ellenére is jónak mondható, amiben közrejátszik a szentesi műhely lelkiismeretes munkája, a revíziók, nagyjavítások alkalmával. No, meg aztán az MD-motorokon beosztott személyzet „utazik". Akinek nem megfelelő a hozzáállása, azt azonnal lecserélem, hiszen sorba állnak a tehetséges, törekvő fiatalok, akikkel minden téren meg lehetünk elégedve. Meg kell azért mondani, hogy a fiatalok körében korábban nem tapasztaltam ugyanezt, a kedvezőtlen gazdasági változás azonban őket is szemléletváltoztatásra kényszerítette. Bár mindenkiben tudatosulnának a piaci viszonyokat diktáló farkastörvények, mert így nem fordulhatna elő az a hazai gyakorlatban egyedülálló eset, hogy *egyik mozdonyvezetőnk ellen negyvenéves korára 51, azaz ötvenegy esetben kellett fegyelmit adni.*

— A MÁV pénzügyi helyzetére jellemző, hogy nemrég az üzemanyag-ellátás folyamatossága is veszélybe került. Mezőhegyes viszont teljes egészében dízelvontatásra rendezkedett be. Problémák esetén mennyi időre elegendő a gázolajkészlet?

— Erre a válaszra igazán a szertár lenne illetékes, mi tőlük kapjuk az üzemanyagot. Az viszont tény, hogy tavaly karácsonytájt voltak gondjaink. *A tartályokban levő készlet normális körülmények között 6-7 napra elegendő.* Ez karácsonykor 3 napra, majd nemsokára másfél napra csökkent. Jelenleg ötnapos tartalékkal rendelkezünk, arról nem tudok, hogy a vasútnak újabb beszerzési gondjai lennének, hogy ne tudna fizetni a gázolajért. Idézőjelbe mondom, „szerencsére", az általunk kiszolgált vonalak teherforgalma olyan kicsiny, hogy nem kell ugrásszerű gázolaj-felhasználással számolni. Más kérdés, ha egy személyvonat üzemanyaghiány miatt nem tudna közlekedni, hát az nagyon nagy feltűnést keltene...

Thorday Zoltán

Nélkülözhető jelenlét

Az utasítás nem követi a létszámleépítést

A legutóbbi két esztendő sorsformáló változásai Hódmezővásárhelyt sem hagyták érintetlenül. A vasútállomás forgalmát meg főleg nem.

— *Az biztos, hogy a város ipara nem állít bennünket megoldhatatlan feladatok elé* — ismerteti a közel sem örömteli helyzetet *Kis Ernő* állomásfőnök. — A Metripond az átalakulás korszakát éli, a vasútnak eddig nem sok árut hozott. A Hódgép annak idején több irányvonatot is indított hetente. Mára ők is teljesen tönkrementek. A Hódikötnek állítólag már vannak nyugat-európai megrendelői, szívesen látnánk képviselőjüket, mikor, mennyi kocsit akarnak megrakni. Az Alföldi Porcelángyár leadási forgalma tisztesnek mondható, de késztermékeiket inkább közúton szállítják el.

— Részükről talán érthető eme „biztonsági" intézkedés, hiszen mindannyian tudjuk, a vasútikocsi-rendezési technológia nem ad garanciát arra, hogy a végállomáson értékes áru helyett esetleg egy tonna törmeléket fognak majd kilapátolni.

— *Sajnos, van benne igazság. A gyár tényleg értékes produktumainak épségét a vasút sokszor nem volt képes megőrizni.*

— Hódmezővásárhely órlási kiterjedésű iparvágány-hálózattal rendelkezik, amely tekintélyes hányada ma kihasználatlanul rozsdásodik.

— Az iparvágány-hálózat befogadóképessége nagyobb mint az állomásé, legfeljebb a forgalom összehasonlításában mutatkoznak különbségek. Valamikor nagyon jó elgondolás volt az, hogy a vasút minél több iparvágányt biztosítson a rakodó feleknek. Ám, akkoriban még nem volt szó csődről, tönkremenésről, szanálásról. *Ezek a cégek ma már nem képesek kihasználni iparvágányaikat.* A Csomép széthullott, akár a megyei építővállalatok többsége. Iparvágányukon megegyezés alapján letétes kocsikat tárolunk. Biztató, hogy a Közútépítő Vállalat kivételével egyetlen cég sem mondta föl a bérleti szerződést, lehet, hogy a többiek már sejtenek valamit.

— A vasút vezetése azt tartja, hogy a forgalomcsökkenés és a létszámleépítés édestestvérek. Hódmezővásárhely viszont — tapintatosan mondva — nem annyira korszerű állomás, hogy technikával lehetne pótolni az emberi kezeket.

— Ezt nem lehet megcáfolni. *Ennek ellenére teljesen egyetértek a vasút létszámleépítését célzó törekvésekkel,* mert meggyőződésem, hogy az alkalmazottak számát mindig a megtermelt értékekhez kell viszonyítani. Csak az a baj, hogy az érvényes forgalmi utasítás semmiben nem alkalmazkodik a létszám-leépítési szándékhoz. *Az utasítás olyan esetekben is előírja a jelenlétet, ahol az nélkülözhető volna.* Mondanék konkrét példát is: a szolnok—hódmezővásárhelyi vonal leterheltsége rendkívül alacsony, este tíz és reggel négy között egyetlen szerelvényvonat közlekedik rajta. Ehhez az utasítás értelmében fenntartunk éjszakánként Mártélyon és Mindszenten egy-egy szolgálattevőt és váltókezelőt, holott a szerelvény nélkülük is letalálna. A másik: a nagy-nagy létszámleépítés közben elfeledkeztünk a nyári szabadságolásokról. Ebben az időszakban a matematikai 13 embert egyetlen tartalékossal pótolni képtelenség, így lehet, hogy a túlórákkal egy ember helyett kettőnek a bérét kell majd kifizetnem, ami rosszabb, mint a bővebb létszámmeghagyás.

Thorday

A SZAKSZERVEZETEKKEL EGYETÉRTÉSBEN

Irreális követelményt nem támogatnak

Egy hónap múlva megélénkül a balatoni forgalom. Addig azonban sok még a tennivaló. *Szabó Józsefet,* a tapolcai pályafenntartási főnökség vezetőjét és *Orbán Lászlót,* a szakszervezeti bizottság titkárát kérdeztük:

— Ebben a nehéz gazdasági helyzetben milyenek a felkészülés lehetőségei? Törődik-e a vasút az állomások, megállók csinosításával, a pályán oly gyakori sebességkorlátozások számának csökkentésével?

— A főnökség az északi part, a keszthelyi, a bobai, és zalaszentiváni vasútvonalakat gondozza — tájékoztat *Szabó József.* — Négy felügyeletes és egy műszaki pályamesteri szakasz gondoskodik a műszaki biztonságról. *A munkavállalói létszám megoszlik a Vasutasok Szakszervezete és a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete között. A VSz-nek 90, a VDSZSZ-nek 60 tagja van.*

Ezúttal nyomon követhettük, hogy a szakszervezetek miként képesek együtt élni a szakvonali vezetéssel? *Orbán László,* a VSz alapszervi titkára szerint a kölcsönös tájékoztatás a megértés alapja. Csak kialakult, egyeztetett véleménnyel keresik fel a szakvezetőket. Az a rendezőelv alakult ki közöttük, hogy ne támasszanak irreális követelményt.

A főnökség az elmúlt évben hat dolgozóját küldte el nyugdíjba. Ez tette lehetővé, hogy nem kellett felmondani.

Ha ebben az évben a MÁV időben közzéteszi a gazdálkodással kapcsolatos foglalkoztatáspolitikát, nevezetesen a létszám- és költséggazdálkodást, akkor 27 munkatárssal csökkent volna a főnökség létszáma. Az említetteken kívül a katonai szolgálatra bevonultak, s a szerződéses dolgozók távozása a keretnek megfelelt volna. Ám a koncepció késett. Immár 33 fővel kellett számolniuk, így a munkaviszony felmondásos megszüntetése elkerülhetetlen volt. *Az érzelmeket felkavaró intézkedést a vezetők a szakszervezetekkel egyetértően oldották meg.*

— Négy munkatársunknak mondtunk fel — mondja a főnökség vezetője. — Döntésünknél az észszerűség ezúttal megelőzte az érzelmi hatást. Az érintetettekkel írásban is közöltük, hogy miért éppen nekik kellett távozniuk. Személyhez szólóan levélben mondtuk el jogaikat, a végkielégítés előírásait és a felmondási időre szóló járandóságukat.

Ha már az értékek őrzéséről esett szó, nem kerülhető el SVGB—84 típusú BNV-nagydíjas újításuk, amely szabadalmi oltalom alatt áll. A sín- és nyomkarikakenő eszközükből 300-at a hálózaton, ezen belül 150-et a balatoni vonalon szereltek fel, csökkentve ezzel a síncserék számát.

A Balaton északi partján ezekben a napokban az éjszakai órákban végzik a pálya felújítását, a többi vonalak kedvező műszaki állapota lehetővé tette a források átcsoportosítását. *Ezzel a nyári hónapokban megteremthetik a sebességkorlátozások nélküli közlekedést.*

A tapolcai pályafenntartási főnökség bérköltségét 1295 virtuális kilométerben állapították meg. Különösnek találják, hogy a balatonalmádi 1-es főpályamesteri szakasz 377, a tapolcai 3-as szakasz 360 km-es besorolást kapott, miközben a virtuális kilométerhatár közöttük a 370 km. Ezzel a nagyobb tevékenységgel járó beosztás érdeme alatt részesült bérezésben.

— *Gondoskodtunk munkáról a télen is* — mondja a főnökség vezetője. — Ragasztott, szigetelt kötéseket készítettünk osztrák technológiával magunknak és másoknak. Fiatal lelkes műszakiak állnak mögöttünk. Ők a jövő ígéretei.

Sz. B.

Küldöttértekezletet tartott a VSz női választmánya

A Vasutasok Szakszervezete női választmánya május 19-én tartotta küldöttértekezletét. Az ülésen részt vett *Győri István,* a VSz alelnöke, akit tájékoztatta a megjelenteket az aktuális érdekvédelmi munkáról. A jó hangulatú, konstruktív értekezleten áttekintették és értékelték a választmány 15 havi munkáját. Meghatározták a rövid távú feladatokat és az alábbi állásfoglalást fogadták el.

— 1992. VII. 1-jén életbe lépő új Munka Törvénykönyve az édesanyákat több vonatkozásban is hátrányosan érinti. (Gyes utáni felmondás, gyermek-pótszabadság mértékének csökkenése.) Fő feladat, hogy az MT visszalépéseit enyhíteni próbáljuk a kollektív szerződésben.

— A társadalombiztosítási törvény tervezetével ellentétben követeljük, hogy a gyes—gyed évek nyugdíjszerzők maradjanak.

— *A készülő munkavédelmi törvény a nők- és a fiatalok testi védelmét biztosító jelenlegi jogszabályi részt vegye át.*

— Ismételten tiltakozunk a női nyugdíjkorhatár tervezett emelése ellen, tekintettel az esetleges bevezetés következményeire.

— A leendő abortusztörvénynek figyelembe kell vennie a több évtizedes gyakorlatot és a társadalmi elszegényedést. A férfi és nő joga eldönteni, hogy szülővé kívánnak-e válni!

— A vasútnál meglevő foglalkoztatási problémák nődolgozóinkat bizonytalanságban tartják. Egyes területeken a létszámcsökkentés meghaladta a feladatok csökkenését és a gépesítés hatását. *A munkahelyféltés miatt a tagok egyre visszahúzódóbbak, sorsuk alakulásáért kevésbé mernek szót emelni.*

— A bértarifa bevezetése a női bérek egyenjogúságát jól szolgálta, de elég sok korrekciót kellene mielőbb megtenni. A tanfolyamok minősítését sürgősen felül kell vizsgálni. A kereskedelmi-pénztári szolgálat munkakörei több esetben a valósággnak a fordítottjai.

— Az I—V. osztályban előforduló — II. 1-jétől — keresetcsökkenést a MÁV a mai napig nem rendezte. (A januári alapbér elérte a 100 százalékos tarifát, a műszakpótlék 10 százalékot csökkent.)

— A vállalaton belüli áthelyezés utáni bér megszabása — 1992-ben a bértarifa 70 százaléka — lassítja, sokszor megakadályozza a munkaerő belső átirányítását. *A meglevő foglalkoztatási nehézségeket tovább növeli.*

— Az V. 11.—VI. 15-ig bevezetésre került csökkentett munkaidőben történő munkavégzés mint problémakezelést választmányunk nem tartja szerencsés megoldásnak. Az ezzel egyenértékű 20—30 százalékos 13. havi fizetéscsökkentés-töredék gondot jelentett volna.

— A vállalat által kilátásba helyezett további intézkedések enyhítése érdekében választmányunk támogatásáról biztosítja a VSz tárgyalóit, a nőket érintő kérdésekben részvételt vállalunk.

— *Nem értünk egyet a MÁV szociális intézményhálózatának leépítésével.* A szociális létesítmények sorsa felől alapos vizsgálat után történhet csak döntés. A további hasznosítás pályázat útján kerüljön elbírálásra, a vasutasok érdekeinek figyelembevételével.

— Javasoljuk, hogy a MÁV-tól 25 éves, vagy ennél több munkaviszony után — a létszámleépítés miatt — elbocsátott dolgozók utazási kedvezménye megmaradjon.

Vasutasok Szakszervezete
női választmánya

Nyugdíjba vonult a makói főnök

Makó állomás teherforgalmára az általános visszaesés a jellemző, csakúgy mint a hozzá tartozó másik négy állomásra — tudom meg *Marinki András,* szolgálati főnöktől.

— A környék gazdálkodóegységei eddig jobbára a keleti piacból éltek, a föladások 90 százalékát is ez tette ki, csakhogy a „szocialista" piac az elmúlt másfél évben látványosan összeomlott — mondja.

A forgalomcsökkenés okairól, következményeiről persze még sokat lehetne beszélni, mondani azonban csak keveset. *Marinki Andrást* neg már amúgy sem érintik a dekonjunktúra helyi megnyilvánulásai, ma szolgál utoljára nyugalomba vonul, így a jövő héttől már más forgatja a „partitúrát".

— Érettségi után két helyre, a postához és a vasútra adtam be felvételi kérelmet — emlékezik pályája kezdetére az állomásfőnök. — *Bár mindkét helyről kedvező választ kaptam, addigra már eldöntöttem, hogy én inkább vasutas akarok lenni.* Így kerültem Szegedre, majd a vizsgák felkészítő szakaszában Szőregre, forgalmi és kereskedelmi gyakornokként. 1956-ban, éppen az októberi viharok idején végeztem a tisztképzőt, ezután jöttem Makóra forgalmi szolgálattevőnek. Amikor a közlekedési tárca legfőbb törekvése az áruforgalom közútra való terelése lett, átrendeltek a 10-es Volánhoz körzeti irodavezetőnek. Ezt követően voltam még áruirányító Szeged-rendezőn, huszonhárom állomás vonali oktatótisztje, kereskedelmi hivatalnok Makón és ugyanitt megbízott állomásfőnök. Szívesen vettem volna, ha véglegesítenek, ám a főnökválasztásba beleszóltak a helyi hatalmasságok, ők nem járultak hozzá a kinevezésemhez. Makó-Újvárosban épp ez idő tájt ment nyugdíjba a főnök, érdekes módon oda már megfeleltem. Öt éve jöttem „haza", azóta vagyok Makó állomásfőnöke. Pályafutásom utolsó napján is csak azt mondhatom: jól választottam, vasútra tettem az egész életemet, a munkakönyvemben ma sincs más bejegyzés, csak a MÁV-é.

— Soha nem gondolt arra, hogy elege van a vasútból, nem csinálja tovább?

— *Olyankor igen, amikor lehetetlen dolgokat kértek, követeltek az embertől. Én mindig elsőrendű feladatomnak tekintettem a munkafegyelem betartását, hiszen ez a balesetmentes szolgálat alapja.* Csakhogy, amikor fegyelmező eszközökhöz nyúltam, a „sértett" nyomban elrohant a párthoz, onnan meg rögtön jött az utasítás: úgy büntessem meg az illetőt, hogy el ne menjen. Akit tegnap elmarasztaltam, mert berúgott, nem jött szolgálatba, vagy mert hanyagul dolgozott, az harmadnap a képembe nevetett.

A nagy-nagy toleranciának meg is lett az „eredménye", a kisebb fegyelmezetlenségeket követték a tolvajlások, a sorozatban elkövetett kocsifosztogatások.

— Arra nem gondolt, hogy „ráhúz" még egy-két évet?

— *Kértek, hogy maradjak, de az egészségem már aligha tenné lehetővé.* A túlhajszolt évek az őrlődések nem maradtak következmények nélkül, kaptam egy szívinfarktust. Pedig jó lett volna még legalább két évig szolgálni, már csak azért is, mert a nyugdíjam jóval magasabb lett volna a mostaninál.

T. Z.

— Most már biztos, hogy a szolnoki vonaton vagyok, mert ilyen jelvényt máshol nem viselnek

(Szenkovits Viktor rajza)

Művészeti rendezvényszervezők értekezlete

Három évtizede együtt a József Attila Színházzal

Ünnepi megemlékezés a jubileum alkalmából

Országos értekezletet tartott a VSz székházában május 15-én szakszervezetünk művészeti rendezvényszervező csoportja, amelyen megjelent *Papp Pál*, a vasutasszakszervezet elnöke és *Pallos György* alelnök is. *Horváth Ferenc* csoportvezető megnyitó szavai után *Ütő Endre*, a Magyar Állami Operaház igazgatója méltatta a vasutas-bérletezés eddigi eredményeit, a több évtizedes jó kapcsolatot.

Az Operaház is nehéz gazdasági helyzetben van — mondotta —, de a fiataloknak és az időseknek igyekszenek kedvezményes jegyeket biztosítani. *A vasutas közönségre pedig továbbra is megkülönböztetett figyelmet fordítanak.* Sok éven keresztül szerzett örömet közönségünknek az önálló vasutas-operabérlet. Az 1992/93-as évadban az alábbi műveket mutatják be a bérleti előadásokon. Verdi: *Traviáta;* Mozart: *A varázsfuvola;* Kacsóh: *János vitéz;* Herold: *A rosszul őrzött lány;* Verdi: *Nabucco.*

A bérleti előadások október 11-én, novemberben, valamint 1993. február, március és április hónapok harmadik vasárnapján 11 órakor kezdődnek az Erkel Színházban. Eddig már 700 bérletet újítottak meg.

Tájékoztatást adott a rendezvényszervező csoportnak *Kónya Sándor*, az Arizona Színház szervezési osztályvezetője is. Vázolta az együttműködés szélesítésének lehetőségeit, ami annál inkább is indokolt, mert az elődtől, a Tháliával a vasutas-szakszervezetnek 43 éves kapcsolata volt. Ezt szeretné mindkét fél tovább ápolni.

— *Nem volt könnyű évad az 1991/92-es sem* — fejtegette felszólalásában *Pallos György* alelnök —, *hiszen olyan körülmények között kellett a szervezőmunkát végezni, amikor csökkent az életszínvonal, eltolódtak, megkérdőjeleződtek az értékek, s közben a VSz-t is sok támadás érte.* E gondok ellenére az aktivisták eredményesen végezték a propagandamunkát, a művészet népszerűsítését. Példa értékű időszak volt az előző.

Ezután az értekezlet résztvevői ünnepi megemlékezést tartottak a József Attila Színházzal való együttműködés 30. évfordulója alkalmából, amelyen megjelent *Lénér Péter* igazgató és *Bánffy György* kiváló művész is. A három évtizedes kapcsolat fontosabb állomásait, eredményeit *Horváth Ferenc* méltatta. Kiemelte többek között, hogy a színház művészeivel való rendszeres találkozások, a közös rendezvények, az önálló vasutas-bérletezések sikere fémjelzi a 30 év alatt megtett utat. Ez idő alatt 29 kihelyezett közös anketon, kerekasztal-beszélgetésen és 3 központi műsoron vettek részt a színház vezetői, művészei. Ezeken a rendezvényeken több ezer vasutas volt jelen.

A kedvező színházelőadási időpontok, a jó társulat hatására rövid idő alatt kialakult a vasutas törzsközönség. *Általában 92-95 százalékos volt évadonként a bérletezési arány. Eddig közel 15 ezer bérletet helyeztek el a vasút területén.* A József Attila Színház művészei méltán örvendenek nagy népszerűségnek kollégáink körében. Az előadó reményét fejezte ki, hogy a következő évadokban is sok élményt és szórakozást nyújtó előadásokkal örvendezteti meg a színház a vasutasközöséget.

Lénér Péter igazgató a színház műsorpolitikájáról, a művészet szerepéről és a közönségszervezők nélkülözhetetlen missziójáról beszélt. Ezután *Papp Pál* elnök köszönte meg a társulat produkcióit, magas színvonalú művészi tevékenységüket, majd egy díszes vázát nyújtott át az igazgatónak az együttműködés emlékére. *Lénér Péter* pedig átadta a három évtized érdekesebb pillanatait reprezentáló fényképes albumot szakszervezetünk vezetőinek. Ezután *Papp Pál* elismeréseket adományozott a munkában élen járó rendezvényszervezőknek. **K. S.**

Ismét közlekedik a nosztalgiavonat

1988-ban, a Keszthely—Balatonszentgyörgy közötti vasútvonal átadásának a centenáriuma alkalmával indult nosztalgiavonat Keszthely és Badacsonytomaj között. A nyári idényekben — a hétfői karbantartási napok kivételével — sikeres volt a közlekedés a több mint 100 éves mozdonnyal és személykocsikkal.

— Gazdaságos a közlekedtetés? — kérdeztük Keszthelyen *Márvány János* állomásfőnököt, a járat felelősét.

— Igen. Már 1990-ben a közel 8 ezer utas, 1,3 millió forintért váltott jegyet. *Tavaly több mint 9 ezren vették igénybe ezt a különleges szolgáltatást. Bevételünk meghaladta a 2 millió forintot.*

— Ezek szerint az idén is lesz folytatás?

— Az elmúlt évek gyakorlatának megfelelően, június 27-től szeptember 20-ig „nosztalgiázhatnak" a bel- és külföldi turisták.

— Újdonság?

— Van bőven. Egy új vonat indul a reggeli órákban Siófokról. Ez csatlakozik a Keszthelyről induló és már Balatonfüredig közlekedő múzeális szerelvényhez. Itt újabb érdekesség következhet: a Mahart a vonat érkezését követően, hasonló régi hajót indít Siófokra. Természetesen a vonatok visszaútban is közlekednek.

— Miképpen alakulnak az árak?

— Egy viszonylatban, egy külföldi felnőtt jegy ára 340 forintba, a gyerekeké a felébe kerül. A hazai utasok ugyanezért 170 forintot fizetnek, a fiataloktól ennek az 50 százalékát kérjük.

Sz. Jakab István

„Mind itt vagyunk a síneken"

Kitolatott a Nyugatiból a „zenevonat"

A dobok és szintetizátorok dübörgése közepette egy „kávédaráló" törte át a fehér színfalat, és a közönség legnagyobb megdöbbenésére a színpad jobb oldalán középen fékezett.

A kéményfüst helyett szikrát okádott magából, miközben a kis mozdonyból előkászálódott a nagy Locomotiv személyzete: *a Kicsi* (helyett a régi-új dobos Solti János), a *Nagy, az Artúr és az Indián.*

A rendezőkön, a szervezésben közreműködő vasutasokon kívül alighanem csak bennünket nem ért meglepetésként a búcsúkoncert ilyetén való kezdése, ugyanis a Nyugati pályaudvar állomásfőnök-helyettese jó előre megsúgta nekünk, hogy ne essünk pánikba, ha kialszanak a fények, és egy gőzmozdonyt látunk pöfögni a publikum felé. Ennek ellenére is ült a poén, ez a geg mintegy megkoronázta Presserék fantasztikus ötletét, hogy a nagy múltú zenekar — nevéhez híven — Magyarország egyik legrégibb pályaudvarán búcsúzzon három egymást követő estén át rajongóitól.

Köszönhetően a Nyugati állomásfőnökének, mi már a koncert előtt két órával bejuthattunk a rockszentéllyé átvarázsolt üvegcsarnokba, Eiffel mérnök úr bizonyára örült volna, ha láthatja, hogy az általa megálmodott építészeti remekmű milyen sokoldalúan felhasználható. A síneket deszkával fedték be emiatt folyamatosan kérték a nagyérdeműtől, hogy mellőzze a dohányzást.

Száz forintért még konzervsört is lehetett kapni, ha valaki nem érte be az ötvenforintos dobozos üdítővel, no meg a hatvanért árult bécsis zsömlével. De kínáltak itt mindenféle Locomotiv-relikviát, trikókat, kazettákat, lemezeket, újságot, sőt amerikai léggömböket is. Ez a többszörös nosztalgiabuli nyilván nemcsak a zenekarnak volt nagy üzlet, hanem a hozzájuk csapódó „vállalkozóknak" is.

Pillanatok alatt dugig megtelt a csarnok, moccanni sem lehetett. Még az első emeleti ablakokból is fürtökben lógtak az emberek. Aztán megszólalt a „Zenegép". *„Mind itt vagyunk, mind ott vagyunk a síneken..."* — csaptak a lovak közé Presserék.

Több generációnak „írta a dalt" ezen az estén is a „Loksi", sokan hozták el a régi hívek közül azóta tinédzserré cseperedett gyermekeiket. Családias volt a hangulat, ahogy az manapság az egymást érő rockmatuzsálem-nosztalgiázásokhoz illik. (Kíváncsian várom, hogy ki lesz a következő...)

Ahogy mentünk vissza az időben lassan a színpadra „szivárogtak" a bandalapító tagok is (Frenreisz és Laux Józsi). Az Amerikában meghalt egykori nagyszerű szólógitáros, *Bartha Tamás* mozivászonra vetített mosolygós arcképe is megelevenedett, miközben egykori társai azokért mondtak egy dalt, „akik nincsenek itt..."

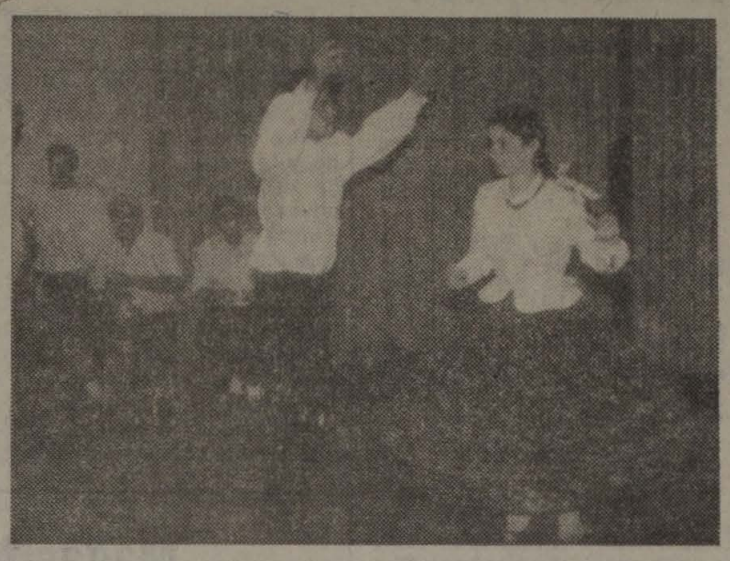
Frenreisz tanácsát, tudniillik: *„ha cikit akarsz játszani, gipszeld be a kezed..."* a Locomotiv sem fogadta meg. Ugyanis a színpadra vonult a Magyar Hanglemezgyártó Vállalat új főnöke, az egykori ellenlábas omegás *Benkő László*, és forrón gratulált a hosszú évtizedek során arany- és platinalemezekkel „elárasztott" Loksinak. Szóval ciki volt ez a javából, a magyar rock „fenegyerekei", a „régi csibészek" könnybe úszó szemekkel lapogatták egymás vállát. Afféle magyaros bennfentességgel...

Végül is mindannyian *elringattuk* magunkat, a Nyugati üvegfalán lecsorgó görögtűz fényében, miután alighanem végképp kitolatott az életünkből a legendás szupergrupp.

Kovács Györgyi

Szakszervezeti matiné Szegeden

Az MSZP stratégiai szövetséget ajánl a munkavállalók érdekében



Május 16-án immár második szakszervezeti matinéra került sor a szegedi vasutas művelődési központban. Abban a művelődési házban, amelynek léte egyes híradások szerint veszélyben forog, nem a pénzhiány miatt, hanem, mert egykoron egyházi tulajdon volt, s most az egyház újra sajátjának szeretné. Hogy ez a lét a későbbiekben miként alakul majd, egyelőre felesleges tépelődés. Egy biztos, a ház jellegét hirdető felirat betűi között madárfészek is található, s nem vagyok biztos abban, hogy az új fészekrakók programja jobban szolgálná azt, ami mostanában történik.

Május 16-án mindenesetre rangos vendégek tartottak rövid előadást a nótaénekesek, színművészek, s a „Szeged" táncegyüttes műsorát megszakítva, s bármily furcsa, ezért senki sem sértődött meg, sőt lelkes tapssal honorálta.

Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke, *Paszternák László* a vasasszakszervezet főtitkára valójában az MSZP szegedi kongresszusán vett részt, de időt szakított arra is, hogy ennek az újra feltámadó, és szép hagyományokkal rendelkező matinéknak közönségével találkozzon —, s a mindenkit érdeklő problémákra válaszoljon.

S ez nem véletlen, mint ahogy az sem, hogy az egy nappal korábban *a szocialista párt újraválasztott elnöke, Horn Gyula előadói beszédében a szakszervezetekkel való együttműködés fontosságát hangsúlyozta.*

Mint mondotta: létfontosságú a szakszervezetekkel való együttműködés, természetesen anélkül, hogy azok politikai szárnyának kívánnának lenni. Stratégiai szövetséget ajánlanak a munkavállalók érdekében, de nem vállalnak közösséget a múltranéző gazdaságpolitikai törekvésekkel, s meggyőződésük, ezt a szakszervezetek sem akarják.

De mit akar *Benkőné Ürmös Ilona*, a művelődési ház igazgatónője, aki ezt a funkciót 13 éve tölti be?

— Van ebben a 13 évben szerencse és szerencsétlenség is. Alapjában véve azt hiszem, a szerencse a legjellemzőbb. *A népművelés olyan feladat, melyet mindig szerettem, s ezért is választottam.* Igaz ez most már egyre jobban átmegy kereskedelmi tevékenységbe, s ha ezt az ember előre tudja, talán elvégez egy közgazdasági egyetemet is. De ezzel is meg kell barátkozni, természetesen úgy, hogy ne távolodjunk el eredeti feladatunktól. Egyelőre álljuk a kihívást, s minden korosztálynak tudunk értelmes programot ajánlani, s nem kell félnünk attól, hogy rendezvényeink érdektelenségbe fulladnak.

Mit lehet ehhez hozzátenni?

Talán csak azt: így legyen eztán is...

Veégh Ádám

A BAHNHOFBLATT svájci vasutaslap írta

Jó vendégnek lenni a magyar étkezőkocsiban

A négynyelvű étlap bőségre utal

Az elmúlt években nemcsak belföldön — hanem külföldön is sok jogos kritika érte az Utasellátó mozgószolgálatnak a munkáját. A MÁV Utasellátó Igazgatóság vezetőinek következetes munkája, a rendszeres ellenőrzések, valamint a nemzetközi járatokra a megfelelő személyzet kiválasztásának eredménye kezd már beérni. Erről tanúskodik az SBB „BAHNHOFBLATT" nevű svájci vasutaslapban megjelent cikk, melynek kivonatos fordítását Kovács Mihály, a MÁV Vezérigazgatóság kereskedelmi főosztályvezetője juttatott el szerkesztőségünkbe.

Nem feltétlenül kell Magyarországra utazni, elég egy onnét jövő, régi hangulatú étkezőkocsiba benézni — írja a lap munkatársa. — Az SBB lehetővé teszi, Basel és Zürich, illetve Zürick és Buchs között magyar étkezőkocsik közlekedtetését, ahol kellemes a légkör. Ennél csak a jobb és a kedvező árért kapható étel a meglepőbb.

A „Wiener-Walzer" 21.54 órakor hagyja el Baselt, s 23 órakor van Zürichben, majd 00.24 órakor éri el Buchs-ot. Zürichben a vonatban lehet maradni, vagy valahol a városban éjszakázni és a következő nap visszautazni. *Ez egy élvezhető kaland, ezért a zürichiek 20 órakor Baselba utaznak és miután felszálltak a Wiener-Walzer-ra, visszautaznak.* Ez az utazás még mindig olcsóbb mintha egy zürichi étteremben vacsoráznának.

Kétségtelenül, a sötét baseli pályaudvaron sokáig kellett keresnünk míg megtaláltuk a MÁV kék színű étkezőkocsiját. Mi voltunk az első vendégek, amikor helyet kerestünk az étteremben. A korai harmincas évek kocsiját felújították. A két és négyüléses asztalok ülésének huzata plüssből készült, szőtt asztalterítők magyaros mintával és egy lágy fényű asztali gömblámpa. *A személyzet udvarias, szolgálatkész. A pincér borpiros mellényben tette elénk az étlapot, ami négynyelvű és bőségre utal.* Lehet fizetni svájci frankban, német márkában, osztrák schillingben. A magyar fizetőeszközt csak a saját országukban fogadják el.

A bőséges ajánlatból, tekintettel a nem túl hosszú utazási időtartamra, rendeltünk egy vajas sertésszeletet vegyes körettel és egy sertésbordát hentes módra. Ezután később még desszertként ízes palacsintát. Természetesen hozzá egy üveg magyar vörösbort, Egri bikavért, az észak-magyarországi egri borvidékről valót. Ebben az időben az étkezőkocsi még meglehetősen üres, a felszolgálónak így van ideje velünk foglalkozni. *Oldalt néhány vasúti munkás ül, akik tudják, hogy az étkezőkocsiban milyen kedvező áron lehet fogyasztani.* Majd kiesett a szemük, amikor látták, milyen pompás falatokat hoztak rövid idő alatt. Kiválóan elkészített, látványos adag, húst rizibizivel, ízletes salátával körítve.

Alig maradt időnk, hogy az étlapot végiglapozzuk. Természetesen az ételeknél a sertés és a csirke volt többségében, a desszertnél sütemény, de kaviár, orosz pezsgő, magyar szalámi, és még sok minden más is található. Az italoknál az ismert borokon kívül magyar sör és természetesen barack pálinka. Hosszan beszélgettünk az árakról. *Nekünk svájciaknak még a békeidőkből való árak ezek:* 43 Frank, minden együtt (2 személynek), a legdrágább bor 15,60 Frank. És nem egészen lényegtelen, ebben a magyar étkezőkocsiban szívesebben eszik az ember, mint a német vagy svájci kocsiban.

Utóirat: A magyar étkezőkocsi jelenléte az SBB azon koncepciójához tartozik, miszerint a svájci síneken egyre több külföldi étkezőkocsi közlekedjék. Így a nemzetközi vonatokban Zürichtől megtalálható olasz, spanyol, német, osztrák, cseh és francia étkezőkocsi.

Úgy gondoljuk, ennyi dicsérő jelző után nem kell már kommentár.

Guruló kultúrház

A tapolcai Batsányi Művelődési Ház újszerű ötlettel állt elő a közelmúltban. A MÁV-tól kapott a kultúrház egy másodosztályú, négytengelyes, üzemképes vasúti kocsit. Ezt alakították át társadalmi munkában, így a vasúti kocsi egy guruló kultúrházzá vált. Társalgó és kiállítóresszel rendelkezik, melyben rendszeresen összejöveteleket, előadásokat, különféle szabadidőprogramokat tartanak, és természetesen kiállításokat is rendeznek. A kocsi másik felében most rendezik be a híres tapolcai vasútmodellező-kör terepasztalát, ahol néhány hét múlva már a vasútmodellezők ritka gyűjteménye lesz látható.

A kocsi bárhová vontatható, tehát a tapolcai művelődési ház kiállításait és vasútmodellezési bemutatóit az ország bármely részén bemutathatják. Elsősorban persze a környékükön, ahol vasúti pálya van, ott kívánják majd e célra használni.

A vasúti kocsi átalakítását öt hónap alatt valósították meg. A fő szervezők és a kivitelezés irányítói a Batsányi két klubvezetője, *Németh Ferenc* és *Kövesdi Ferenc* voltak.

EB UTÁN, OLIMPIA ELŐTT

Mérlegen a vasutas birkózósport

A vasutas birkózósport hosszú évtizedeken át meghatározó szerepet játszott a magyar sportéletben. A BVSC-n kívül a Debreceni VSC-ben, a Szegedi VSE-ben, a Ceglédi VSE-ben és még számos vasutas egyesületben egykoron olyan vasutasok űzték ezt a férfias, erőt és állóképességet igénylő sportágat, akik világraszóló sportsikereket értek el.

A birkózósport ismerői — gondolom, mások is — emlékeznek még *Bóbis Gyulára*, aki az 1948. évi londoni olimpián arany-, *Szilvási Miklós* ezüst-, *Palotás József* bronzérmet nyert, *Kovács Gyula* negyedik, *Szilágyi Gyula* pedig ötödik lett. Mind az öten a BVSC versenyzői voltak. Két évvel később Stockholmban rendezték a világbajnokságot. Ott a ceglédi *Gaál József* állhatott a dobogó legmagasabb fokára. *Bóbis Gyula* és *Kovács Gyula* ezüstéremmel tért haza.

Az 1952-es helsinki olimpián a Debreceni VSC kiválósága, *Hódos Imre* tiszteletére játszották el a magyar Himnuszt. Helsinkiben a BVSC-s *Kovács Gyula* és *Tarr Gyula* negyedik lett. A későbbi évek világversenyein is jutott érem és értek el pontot érő helyezést a vasutas birkózók.

Most pedig ugorjunk egy nagyot — a múltból a mába —, s két hónappal a barcelonai olimpia előtt vessünk egy pillantást a jelenre. Annál is inkább, mivel kontinensünk legjobb birkózói — a kötöttfogásúak április végén Koppenhágában, a szabadfogásúak pedig május első napjaiban — az Európa-bajnokságon mérték össze tudásukat. A két fogásnemben szőnyegre lépett magyar válogatottban ezúttal három vasutas birkózó, a kötöttfogású *Major Sándor* és a szabadfogású *Óváry László*, *Dvorák László* — mindhárman a BVSC versenyzői — kapott helyet.

Hármójuk közül — nem kis meglepetésre — ezúttal Dvorák szerepelt jobban. Major elmaradt a tőle várt teljesítménytől, mert Óváryval együtt csak a nyolcadik helyen végzett. Ezzel szemben *Dvorák László ezüstérme a 82 kg-osok mezőnyében várakozáson felüli teljesítmény*. Ezt azért is ki kell hangsúlyozni, mert az utóbbi másfél-két évben a sérülésekkel is bajlódó Dvorákot féligmeddig már leírták a válogatottban. Ő azonban nem adta fel. A Szőnyi úti klubház birkózótermében az edzéseken hajtotta, nyúzta magát, mert bizonyítani akart.

Az Európa-bajnokságot megelőző hetekben jó formáról tanúskodó Dvorák végül is bizalmat kapott a szövetség szakvezetőitől. S ezt ő azzal hálálta meg, hogy — amire versenyzői pályafutása alatt még nem volt példa — beverekedte magát a döntőbe. Ott azt az *Öztürk* nevű török birkózót kapta ellenfeléül, aki már több világversenyen bizonyította képességét. Dicséretére legyen mondva, Laci nem ijedt meg a török fiútól. Végig szoros küzdelemben, egyetlen pontocskával maradt csak alul, s a nagyon óhajtott arany helyett be kellett érnie az ezüstéremmel.

Ez a szép siker arra is ráirányítja a figyelmet, hogy a rendkívül szerény, rokonszenves, amúgy igencsak keménykötésű sportember nagyobb feladatok teljesítésére is képes. S ez nagyon jó jel a barcelonai olimpia előtt, *amelyre ő az Európa-bajnoki ezüsttel már megváltotta a jegyet*. Esélye van a kiküldetésre *Gombos Zsoltnak*, s egy harmadik BVSC-s birkózónak, *Óváry Lászlónak*. Major kiküldetése azon múlik, hogy a szövetség ő, vagy a moszkvai olimpián aranyat nyert, és négy év kihagyás után újból versenyző *Növényi Norbert* mellett teszi-e le a voksot. A birkózószövetség döntött: Növényi utazik.

Ez is bizonyítja, hogy a vasutas egyesületek közül egyedül a BVSC birkózószakosztálya őrizte meg a helyét az élvonalban. Debrecenben, Cegléden, Szolnokon és Szombathelyen, a klubokra nehezedő anyagi gondok miatt jobbára csak kezdőkkel foglalkoznak, ifjúsági és felnőtt korú versenyzőjük jószerével nincs. Vidéken egyedül a Szegedi VSE rendelkezik még ütőképes szakosztállyal. **(visi)**

A nagyobb biztonságot szolgálják

Vasúti félsorompók a Balaton északi partján

A jelenleg érvényes KRESZ előírásainak értelmében a közúti és a vasúti kereszteződésekben elegendő a fénysorompó alkalmazása. Ennek ellenére általános tapasztalat, hogy a védelmet tovább fokozza a vele kombinált, úgynevezett mechanikus félsorompó.

A Balaton északi partján a nyári idényekben, évente általában 3-4 súlyos kimenetelű baleset történik a fénysorompó piros jelzéseinek a figyelmen kívül hagyása miatt. A szombathelyi igazgatóság Balatonfüreden 3, Balatonfűzfőn és Palóznakon egy-egy, tehát a forgalmasabb közúti és vasúti találkozásokban egészítik ki a fényjelzést félsorompóval.

Az üzembe helyezett újabb védelmi eszközök 3 millió forintba kerültek. Ehhez az összeghez, dicséretesnek minősíthető módon, a helyi önkormányzatok anyagilag is hozzájárultak. Az sem elhanyagolható, hogy a pár hónapig tartó tervező és építő munkálatok foglalkoztatási lehetőséget biztosítottak a szombathelyi távközlési, biztosítóberendezési és építési főnökség munka hiányával küzdő dolgozói egy csoportjának.

Magasított peront építenek Celldömölkön

Hosszú évek óta jogos kifogása a celldömölki utazóknak és az ott átszállóknak, hogy a nagyforgalmú vasútállomáson nincsenek magasított peronok. A számtalan kényelmetlenséget okozó „dobogó" hiánya úgy néz ki, hogy megoldódik. Egy tavalyi vezérigazgatói szemle után született döntés a megépítéséről.

Ehhez kapcsolódóan még ebben az esztendőben megkezdik az elhasználódott betontető átépítését. Jövőre egy vasúti vágány kiiktatásával felépítenek egy magasított fel- és leszállót, sőt ha a pénz futja, még egy kisebbet is.

Amennyiben a Magyar Államvasutakat további súlyosabb anyagi megrázkódtatások nem érik, úgy 1993. végére, a 35 millió forintba kerülő beruházás nyomán naponta több ezer utas fel- és leszállása válik kényelmesebbé Celldömölkön. **(sz. j. i.)**

Lesz-e mágneses vasút Japánban és Európában?

A legújabb sínkanzen, a *Nozomi* üzembe állításával párhuzamosan Japánban — akárcsak Németországban a Transrapid — a viták középpontjába került a mágneses rendszerű szupervonat, a Maglev. A *Magnetically Levitated Train*, a Maglev sorsa teljesen bizonytalanná vált a felkelő nap országában, mert a hagyományos gyorsvonatok teljesítménye rohamosan nő. A német és a japán közlekedéstervezők — látva a sínkanzen típusú vonatok, illetve az ICE sikerét — feltették önmaguknak a kérdést, *vajon megéri-e még a rendkívül költséges mágnesvonatokat továbbfejleszteni, vagy racionálisabb lenne kitörni a „mágnes" vonzásából?*

Igaz, a németek Transrapidja még rója a kilométereket az emslandi kísérleti pályán, állítólag Kaliforniában is érdeklődnek iránta. Japánban a Maglev-mérnököket viszont nagy csapás érte, mert tavaly ősszel az egyetlen kísérleti mágneses vonatuk műszaki hiba miatt teljesen kiégett a miyazaki tesztelőszakaszon. Előlről kellene kezdeni mindent, s ezért a japán vasutak kutatóintézete 2-3 milliárd jent kért... *Most Tokió mellett építenek fel az új, a réginél hosszabb kísérleti szakaszt*, mert a baleset a túl rövidnek talált pályán következett be, indokolatlanul alacsony sebesség mellett.

A japán kormány egyelőre nem foglalt állást a Maglev ellen, mert nem akarja kockára tenni egy lehetséges exportsláger jövőjét. A Maglev-mérnököket viszont sürgeti az idő, mert 1995-ben döntenek a közlekedésiek arról, hogy az ezredforduló után a bevétel szempontjából nagyon vonzó *Tokió—Oszaka* közötti távolságon Maglev-mágnesvonat vagy a sínkanzen tökéletesített változata száguld-e. *A két nagyvárost elválasztó 515 km-es szakaszon ugyanis naponta 740 000 ember utazik...*

A mágneses vasút — s ez a németek Transrapidjára is vonatkozik — hátránya, hogy teljesen új vonalakat kellene kiépíteni számukra, a telkek pedig mindenütt drágák, de főleg Japánban. Tokióban ezen túl mostanában a biztonságos közlekedés szempontjai is előtérbe kerültek, s itt a sínkanzen előnye vitathatatlan, hisz dicsőséges múltjával már bizonyított. A verseny azonban még nem dőlt el, és várható, hogy a Maglev-kísérletek is folytatódnak.

E. P.

Emlékünnepség

Száz évvel ezelőtt halt meg *Baross Gábor*, az egykori „vasminiszter", a magyar vasút, közlekedésipar és kereskedelem múlt század végi virágkorának megteremtője. Iránta érzett tiszteletüket fejezték ki Szeged hajdanvolt, nagy hírű Baross Gábor Gimnázium öregdiákjai azon az emlékünnepségen, melyet a közelmúltban rendeztek Szegeden. A gazdag programban helyet kapott a Baross gimnázium 1925-ben alakult Petneházy Dávid Cserkészcsapatra való emlékezés, az öregcserkészek fogadalomújítása, az iskola mostani cserkészcsapatának avatása, valamint a csapatzászló-szentelés.

Az ünnepi programba jól illeszkedett *Engi József* szegedi vasútbarát-kutató kiállítása. A kiállítás megtekintői 20 tablón kaptak rövid áttekintést a vasúti közlekedés fejlődéséről. Korabeli fotók, újságcikkek, menetrendek, térképrészletek, és más dokumentációk számoltak be a Szegedet érintő vasútvonalak megnyitásáról, egyes jelentősebb eseményeiről. **— g —**

SOKAN ÖTVEN ÉVE KEZDTÉK

Idős vasutasok családja

Fél évszázaddal ezelőtt az „eladó lány" szíve bizony nagyot dobbant, ha egy MÁV-dolgozó kérője akadt! A háború előtt a vasút biztos kenyeret jelentett, főként azoknak, akik felmondás nélkül elérték a 9 év 6 hónap és egy napot. Ez volt az alap a nyugdíjhoz... Kicsit külön világ volt a MÁV a maga biztosítóintézetével, híres kórházával, gyógyházaival, s a vasutasnak dukált az arcképes igazolvány, neki és családjának a szabadjegy. Sokuknak ingyen járt a kék egyenöltöny, melyben büszkén feszített a viselője, különösen akkor, ha a ruhán ezüst- vagy aranyrozetta díszelgett.

A közelmúltban olyan vasutasokkal találkoztam, akik közül többen az említett időszakban kezdték szolgálatukat, s ma már nyugdíjasok. Számosan a háború után léptek be a „arccal a vasút felé" fordult, s a 80 ezer vasutas az ócskavasként vásárolt amerikai mozdonyokkal újra elindította a vonatokat.

Kaposvár gócállomás vasutas-szakszervezetének nyugdíjas tagozata nemrég megbeszélésre invitálta az idős vasutasokat. Jöttek is a fonyódi, meg a siófoki vonalról tucatnyian, sőt a megszűnt szigetvári és barcsi szárnyvonalakról is szép számmal. A kaposvári Dániel utcai épületének nagytermébe be sem fért a másfél száz öreg, bizonyítva, hogy az idős vasutasok ma is igazi közösséget alkotnak. A fővárosból és Pécsről, a területi szervezettől is érkeztek küldöttek az összejövetelre.

A helyi elnök, *Bék Géza* az idős és a nemrég nyugdíjba vonultak mai gondjairól beszélt, s kérdésekkel fordult a vasúti üzemorvoshoz, *dr. Fekete Lajoshoz*. A válasz felért egy orvosi előadással. Részletesen tájékozódhattak például a háziorvos-választásról, azzal a megjegyzéssel, hogy a vasútnál bizonyosan újra „pályaorvosokat" alkalmaznak majd, de *a MÁV jól szervezett egészségügyi ellátása semmiképpen sem romlik.*

A vasutasok továbbra is magukénak vallhatják a MÁV-kórházat, az intézmény gyógyházait — hallhatták a résztvevők.

Megtudhatták azt is, hogy azok az idősek, akiknek cukorbajuk, szív- vagy ízületi betegsége napi gondot okoz, az orvosi segélynyújtás mellett milyen anyagi támogatásra számíthatnak a gyógyszerek vásárlásánál, vagy miként kaphatják díjmentesen a szükséges medicinát.

A segíteni akarás, az egymás iránti tisztelet csengett ki valamennyi megszólaló mondataiból. Volt, aki a honatyákat bírálta, mondván: a saját fizetésüket egyből megszavazták a nyugdíjak szerény emelésén bezzeg hetekig rágódtak, s több vasutas április 20-ig sem kapta meg a visszamenőleg januártól járó 13 százalékos emelést.

— *Időnként jó így együtt lenni* — hallottam hazafelé menet, amikor három aranyrozettás vasutas, *Csima János*, *Dévényi József* és *Esküdt Mihály* megvitatta az összejövetelen hallottakat.

Bizony jó, hogy a kaposvári „gócon" így együtt van a nyugdíjas vasutasok családja, és a volt állomásfőnök, az egykori masiniszta, a szertárnok, a pályamunkás és a legkülönfélébb beosztású vasutas így megérti egymást. S miközben a ma feszítő gondjaira keresik a megoldást nem felejtik a mozdony füstjét...

K. S.

Lakáscsere

Elcserélném 60 négyzetméteres, 2 szobás, étkezős, cserépkályhás, földszinti, udvari MÁV-lakásomat, egy másfél szobás, komfortos tanácsi, különbejáratú szobákkal vagy kettő, 20—25 négyzetméter körüli tanácsi lakásra. (Zugló előnyben.) Érdeklődni lehet a 2523-833/09, 71-es melléken, a délelőtti órákban.

Elcserélném Sopron közelében levő, lövői másfél szobás, kertes MÁV-lakásomat, hasonló budapesti vagy Pest környéki lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet, személyesen vagy levélben: Lovas Ferenc, Lövő, 31. őrház.

Elcserélném 62 négyzetméteres, 2,5 szobás, mellékhelyiséges (nagy kertes, gyümölcsös, garázs, baromfiudvar), telefonos MÁV-lakásomat, kisebb 1,5 vagy 1 szobás tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 1487-859-es telefonszámon, 18 óra után.

Elcserélném szentesi, 63 négyzetméteres, első emeleti 1+2 félszobás, MÁV-szolgálati lakásomat kecskeméti vagy kiskunfélegyházi MÁV-szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: a 71-03-as üzemi telefonszámon, egész nap.

Elcserélném Budapest, káposztásmegyeri tanácsi, 36 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos, földszinti lakásomat kecskeméti vagy budapesti hasonló lakásra, lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni lehet: Tóth István, 1046 Bp., Galopp u. 7.

Elcserélném budaörsi, MÁV-állomáson levő, 67 négyzetméteres, 2 szobás, komfortos, első emeleti, kertes lakásomat bármilyen budapesti 1 szobás, komfortos lakásra. Érdeklődni lehet a 2523-305-ös telefonszámon.

Elcserélném Istvántelki megállónál levő 60 négyzetméteres, komfortos, gázkonvektoros, 1+2 félszobás, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb, nem szolgálati lakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: a 2718-535-ös telefonszámon, egész nap.

Elcserélném a XX. kerületben levő, 72 négyzetméteres, 2,5 szobás, ebédlős, összkomfortos tanácsi lakásomat hasonló nagyságúra. Káposztásmegyer előnyben. Érdeklődni lehet: Muhari, XX., Újtelep u. 4., IV/12. 1204

Elcserélnénk tanácsi egyszobás, és 60 négyzetméteres vasúti egyszobás, komfortos bérlakásainkat egy, legalább két szobás lakásra. Érdeklődni lehet: a 65-96-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném 62 négyzetméteres, 1 külön bejáratú és 2 egymásba nyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-lakásomat hasonló fokozatú, 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki, hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: a 127-3963-as, vagy a 164-2536-os telefonszámokon.

Elcserélném MÁV-dolgozóval balatonfenyvesi, 2 szobás, kertes, komfortos MÁV-lakásomat budapesti lakásra. Nagyobb lakás esetén adhatunk VII. kerületi 2 szoba, komfortos, tanácsi lakást is. Érdeklődni lehet: egész nap, a 149-9702-es városi telefonszámon.

Elcserélném budapesti lakásra békéscsabai 1+2 félszobás, telefonos, összkomfortos, 53 négyzetméteres öröklakásomat, vagy eladnám, 18 ezer Ft/négyzetméter, plusz 120 ezer forint kamatmentes kölcsönnel, vagy tehermentesen, 20 ezer Ft/négyzetméteres áron. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/68-07-es, vagy a 113-1288-as telefonszámokon (Balkusné).

Elcserélném vagy eladnám VI. kerületi, 75 négyzetméteres, utcai, világos, földszinti, gázfűtéses öröklakásomat, mely üzletnek is alkalmas, 50 négyzetméteres, központi, táv- vagy gázfűtéses örök-, illetve szövetkezeti lakásra, 1—2. emeletig. (Kelenföld, Rakospalota előnyben.) Érdeklődni lehet: a 122-9872, 122-1891-től 895-ig, portatelefonszámokon, 7—17 óráig vagy személyesen: Csengery u. 33. fszt. 6. (Mináriné.)

Elcserélném XV., Széchenyi utcai 1+1/2 szobás, összkomfortos, 55 négyzetméteres, magasföldszinti MÁV-bérlakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra vagy MÁV-bérlőkijelölésű tanácsi lakásra. (XV. kerület, Káposztásmegyer.) Érdeklődni lehet: munkanapokon, a 22-14-es üzemi vagy a 114-0017-es városi telefonszámokon, illetve személyesen 17 óra után, a Bp. XV., Széchenyi u. 4., fszt. 1. (Angyal Zoltán) címen.

Elcserélném budapesti egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló győri lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 169-7303-as városi telefonszámon.

Elcserélném 37 négyzetméterés, földszinti, egyszobás, komfortos MÁV-bérlakásomat kicsit nagyobbra, esetleg galériásra vagy galériáznatóra. Érdeklődni lehet: Vigh Jánosné, Budapest 1475, Pf. 252.

Elcserélném Budapest VI., Bulcsú utca 4. szám alatt levő, 60 négyzetméteres, 2 szobás, földszinti, összkomfortos vasúti bérleményemet Budapest vagy Komárom, illetve Komárom környéki hasonló vagy kisebb kertes lakásra. Érdeklődni lehet: Horváth János, Bp. VI., Bulcsú u. 4., 1062

Elcserélném 51 négyzetméteres, telefonos, összkomfortos, kettőszobás, előteres, mellékhelyiséges, déli fekvésű, III. emeleti, világos, távfűtéses, OTP-s lakásomat nagyobb méretű, előteres, mellékhelyiséges tanácsi, telefonos lakásra, értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet levélben: Hollós Árpádné, Budapest 94. Postafiók 257., 1461.

Elcserélném 37 négyzetméteres, kertes, déli fekvésű, első emeleti, másfél szobás, komfortos, vállalati bérlakásomat hasonló MÁV- vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval, vidékre is. Érdeklődni lehet: a 19-77, vagy a 122-1895/187-es telefonszámokon.

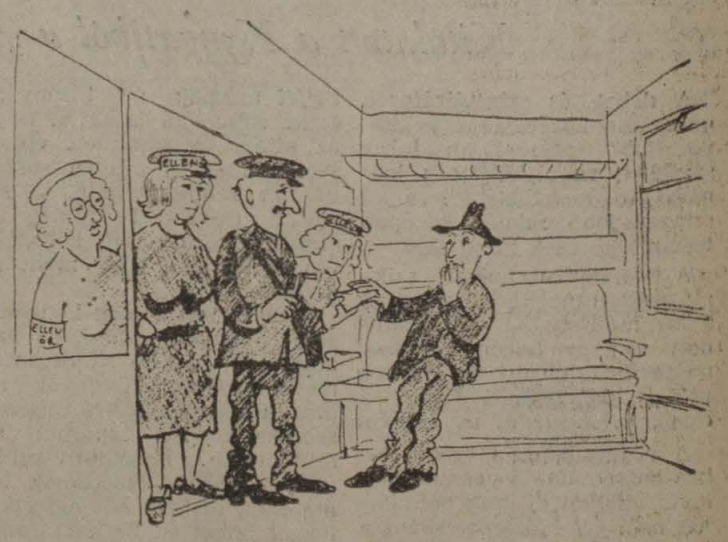
Elcserélném balatonboglári 70 négyzetméteres, 2 és 1/2 szobás, teraszos, komfortos, tanácsi bérlakásomat budapesti másfél szobás, komfortos MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: a 168-9416-os városi telefonszámon, 9—15 óráig.

Elcserélném Budapest, XV. kerületi, Csanádi úti, 47 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat legalább 1+2 félszobás bérlakásra, illetve bármilyen más, nagyobb összkomfortos lakásra, ráfizetéssel. MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 157-3933/118, 120 melléken, munkaidőben, Juhász Csabánál.

Elcserélném Budapest, Rákos út 104., VI/42. szám alatti, világos konyhás, 46 négyzetméteres, erkélyes, 2 szobás MÁV-bérlakásomat nagyobb lakásra, ugyanezen a lakótelepen, értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet: Győri Zolfán, 67-77-es üzemi vagy a 127-5136/241-es mellék városi telefonszámon.

Véradó vasutasok

Hatvan vasútállomáson az idén már másodszor rendeztek térítésmentes véradónapot. Hetven donor összesen 28 liter vért adott a hatvani kórháznak. Az első félévben 162 véradó 65 liter életmentő vérrel járult hozzá a műtétek sikeréhez. A legtöbben a kál-kápolnai gépesített mozgó pályamesteri, valamint a vámosgyörki főpályamesteri szakasz dolgozói közül jelentkeztek véradásra.



„Repülőbrigádos" ellenőrzés
(Szenkovits Viktor rajza)

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—4565. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. JÚNIUS 18.

ÍGÉRETES TÁVLATI PROGRAM

„Szinten tartó" fejlesztési terv készült a vasút megmentésére

Három év alatt 60 milliárd forint kellene

Mint előző lapszámunkban megjelent tudósításban megírtuk, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumban sajtótájékoztatón ismertették a magyar vasutak távlati fejlesztési programját. Azt is jeleztük, hogy részletesebb ismertetésére visszatérünk.

A minisztérium távlati fejlesztési programja két helyzetet mutat be. A valós igényekkel megalapozott, úgynevezett „szinten tartó" fejlesztési változattal szerény célt tűztek ki. *Nevezetesen azt, hogy az 1993—95. években a magyar vasút életben maradjon.* Kimutatták továbbá azt is, hogy mi történne a vasúttal, ha a pénzügyi kondíciók nem, vagy csak kismértékben változnának.

Kálnoki Kis Sándor helyettes államtitkár ezzel kapcsolatban kijelentette: ez a „leépülő" változat elfogadhatatlan, mert ebben az esetben nemcsak a mellékvonali hálózat fejlődik vissza, hanem a nemzetközi törzshálózati vonalakon is tovább szaporodnának a sebességkorlátozások. Ez pedig nem kívánt mértékű hátrányba hozná a vasúton szállítandó magyar árukat is.

A távlati fejlesztési program már sokkal ígéretesebb, főként egyes műszaki területeken tartalmaz prioritásokat. Van azonban egy átfogó fontossági sorrend, amelyet a fejlesztéseknél figyelembe kell venni. Erről a helyettes államtitkár a következőket mondotta:

— A Bécs—Budapest—Belgrád vasútvonal egyik legfontosabb európai útvonal. Az Európai Közösség nyugati tagállamai ezen keresztül érhetik el az EK-tag Görögországot. *Ennek a vonalnak a korszerűsítését a várható forgalom és a nagyobb sebesség indokolják.* Elsőként a Budapest—Hegyeshalom közötti fővonal korszerűsítését tervezzük 140, helyenként 160 kilométer/óra sebességgel, ami mintegy kétórás eljutási időt jelent a két főváros, Budapest és Bécs között. Ezt követően kerülhet sor a Budapest—Kelebia közötti vonal korszerűsítésének a megkezdésére. Itt a földrajzi viszonyok olyanok, hogy a 160—200 kilométer/óra sebesség is elérhető.

— A magyar vasúthálózat sugaras kiépítése igen kedvezőtlen, mert minden fővonal egy helyre, Budapestre fut be és hozzájárul a főváros zsúfoltságához — folytatta tájékoztatóját *Kálnoki Kis Sándor.* — *Az ezredfordulóig szeretnénk elkezdeni a Budapestet elkerülő új vasúti összeköttetés megépítését.* Erre nemcsak a főváros tehermentesítése, hanem a tranzitforgalom gyorsítása érdekében is szükség van. Ha ez megépül, a hegyeshalmi és a gyékényesi vonalról jövő teherforgalom elkerülhetné Budapestet. Ez az elkerülő vonal a Csepel-sziget déli részén szelné át a Dunát.

A vasútvillamosítás fontosságát hangsúlyozva kiemelte annak környezetvédelmi és energiatakarékossági hatását. A távlati fejlesztési program szerint be kell fejezni a Balatonszentgyörgy—Nagykanizsa—Gyékényes—Kaposvár közötti, úgynevezett hurokvonal villamosítását. *Ezután a Székesfehérvár—Szombathely vonal villamosítása következik, várhatóan koncessziós tőke igénybevételével.*

A MÁV-nak egyik legnagyobb — már folyamatban levő beruházási programja — a szállítmányirányítási rendszer (SZIR). Célja, hogy számítógépes hálózattal időazonosan követni lehessen az áruk és a kocsik útját, ezáltal a vasút sokkal jobb szolgáltatást tud nyújtani a fuvaroztatóknak. Erre a hálózatra épülne majd rá a helyfoglalási rendszer.

A kombinált fuvarozás, amelyre a tárca környezetvédelmi okokból nagy gondot fordít, szintén szóba került. A nehéz közúti gépjárművek speciális vasúti kocsikra rakásával és vonattal továbbítva, nagy lépést jelentene a környezeti ártalmak csökkentését illetően. *A kombinált fuvarozás első lépéseit már megtettük.* Sopron—Budapest—Bréma—Hamburg között már menetrend szerint közlekednek ilyen szerelvények. Június közepén Budapest és az ausztriai Wels között is elindulnak a „gördülő országút" néven ismertté vált közúti tehergépkocsikat, kamionokat szállító szerelvények.

A távlati fejlesztési program a beruházás, felújítás és karbantartás költségeit és a forrásokat is magába foglalja. Az 1993—95. évre külön kimutatott adatok szerint a „szinten tartó" változatban *három év alatt mintegy 60 milliárd forintra lenne szükség* — napjaink árszintjén. Az ehhez rendelhető források számítása folyamatban van. Az állami költségvetés mellett a finanszírozásban megjelenik az üzemelő vasút által fizetendő pályahasználati díj, a külföldi hitelek és segélyek, az új vonalépítésnél és a villamosításnál a koncessziós tőke, majd az önkormányzatok, s a nagyobb ipari üzemek hozzájárulásai.

A program megvalósulásának pontos menetét a most készülő, három évre szóló szerződés határozza meg. Ezt az állam és a vasút köti meg, s amelynek tervezetét *szeptember végén kell a kormány elé terjeszteni.*

A pályahálózat és a vasút szétválasztásán túl, számos olyan intézkedést kell a MÁV-nál végrehajtani, amely a teljesítményekhez képest túlméretezett szervezet és eszközállomány leépítése, egy rugalmasabb, piacorientált vasút megteremtése árán lehetővé teszi a költségek csökkentését. Arra kell törekedni, hogy a MÁV elkerülje a csődöt és a programban lefektetett fejlesztési elképzelések megvalósulhassanak.

R. V. F.

MEGEGYEZÉS SZÜLETETT

Tizenharmadik havi fizetés két egyenlő részletben

Júliusban és szeptemberben kapják meg a dolgozók

Megegyezés született a MÁV és az érdek-képviseleti szervezetek között a 13. havi fizetés tárgyában. A kifizetés két — egyenlő — részletben történik. Az első részt a júniusi tárgyhavi fizetéskor (július 12.), a második felét az augusztusi tárgyhavi fizetéssel, szeptember 12-én kapják meg a dolgozók. A 13. havi fizetés alapja a dolgozó teljes összegű személyi alapbére. Ez azt jelenti, hogy akiket átmenetileg részmunkaidőben foglalkoztattak, illetve foglalkoztatnak, azoknál is a teljes munkaidőre járó személyi alapbér képezi a számítás alapját.

A teljes összegű kifizetés feltétele, hogy a dolgozó MÁV (tényleges) munkaviszonya 1991. július 1-jétől 1992. június 30-ig folyamatosan fennálljon. Ez időszak alatt ne legyen igazolatlanul távol, és ne legyen 30 napot meghaladóan táppénzes állományban. Az utóbbi két feltétel csökkentő tényezőként hat.

Az igazolatlan távolléti napok számával — az 1991. évi szabályozással megegyezően — csökken a számítás alapjául szolgáló, teljesített munkanapok száma. *Ez a teljes számítási időszakot tekintve 262 nap.*

Ténylegesen ledolgozott időnek kell tekinteni minden olyan munkában nem töltött időt, amelyre a dolgozót átlagkereset illeti meg.

Nem csökkentő tényező a betegszabadságon töltött idő és vagy a táppénzen töltött idő 30 napot meg nem haladó része, a szülési szabadság időtartama, a kényszerszabadság, a fagyszabadság és a munkáltató által kezdeményezett részmunkaidős foglalkoztatásból esetleg következő többletpihenő (szabad) napok időtartama.

Csökkentő tényezőként kell figyelembe venni a fizetésnélküli szabadságon töltött munkanapokat. Ilyen esetekben a dolgozót arányosan csökkentett 13. havi fizetés illeti meg. Ugyanez az eljárás a dolgozó nyugdíjba vonulásakor, illetve elhalálozásakor.

Legbonyolultabb a számítási módszer azon munkavállalók esetében, akiknek a munkaviszonya munkáltatói felmondással szűnt meg (ill. szűnik meg). Közülük azok részesülnek 13. havi fizetés jellegű — utólagos anyagi juttatásban, akiknek a munkaviszonya 1992. június 1—30. között szűnt (szűnik) meg.

Itt az a fő számítási alapelv, hogy a dolgozó legalább két hónap átlagfizetésben részesült (felmondási idő), ezenkívül végkielégítést is kapott, ha ez megillette, mely szintén átlagfizetésként realizálódott. Tekintettel arra, hogy ezt a 30 napot meghaladó átlagfizetésekre vonatkozó módszerrel kellett kiszámítani, a dolgozó átlagbérében már — az 1991. évi 13. havi fizetés következményeként — megjelent egy részösszeg. Ezért a dolgozó felmondáskor érvényes személyi alapbére alapulvételével számított részarányos összeget az átlagbérben (felmondás+végkielégítés) megjelenő 13. havi fizetés jellegű összeggel csökkenteni kell.

Ily módon kettős kifizetés nem valósul meg, a munkavállaló pedig a részarányos 13. havi fizetéshez nem az 1991. évi személyi alapbére, hanem a felmondás idején érvényes alapbére szerint jogosult.

A 13. havi fizetést elvonni csak jogerős fegyelmi határozattal lehet. Egyéb esetekben csökkenteni, illetve elvonni kell. Ezalatt értendő, ha a fegyelmi határozat erről konkrétan rendelkezik.

A két részbeni kifizetést a következők szerint kell értelmezni: a fentebb említettek szerint ki kell számítani, hogy a dolgozót milyen összegű 13. havi fizetés illeti meg. A számított összeg felét július 12-én, a második felét szeptember 12-én kell kifizetni. Az így kiszámított összeget — figyelemmel a szeptemberi kifizetésre is — semmilyen címen elvonni, illetőleg csökkenteni nem lehet. *Erre a munkavállalónak a jogosultság megállapítása után alanyi joga van.*

Természetesen az egész — e szabályok szerint kiszámított — összeget ki kell fizetni azon esetekben, amikor

(Folytatás a 2. oldalon)

Az osztrák Schrack cég szállította

Debrecenben üzembe helyezték a digitális telefonközpontot

A MÁV, az ÖBB, a SNCFR és az Ukrán vasút távközlési szakemberei június 2-án és 3-án a debreceni vasútigazgatóságon találkoztak abból az alkalomból, hogy üzembe helyezték a Schrack Telecom Austria MD. 10 000 típusú digitális telefonközpontját. Ez a központ is része annak a MÁV és a Schrack cég között létrejött szállítási szerződésnek, mely Budapesten és a vidéki vasútigazgatósági székhelyeken a legkorszerűbb tárolt programvezérlésű, digitális telefonközpontok telepítését tűzte célul.

Mint a távközlési és biztosítóberendezési főosztályon elmondták, a központok teljes kiépítése után jelentősen javul a MÁV vállalatirányítási rendszeréhez elengedhetetlenül szükséges, országos távbeszélőhálózat minőségi színvonala.

A szomszédos vasutak is nagy érdeklődést tanúsítanak a MÁV telefonhálózat-fejlesztési programja iránt. Azonos típusú telefonközpontokat azért lenne célszerű náluk is alkalmazni, mert ezáltal a hálózatok összekapcsolásának megteremtődnének a műszaki-technikai feltételei.

Nem is olyan távoli ma már az a cél, hogy a kelet- és nyugat-európai vasutak távközlési hálózata teljesen automatikusan összekapcsolódjon. Ezzel megvalósulna egy egységes, vasúti hírközlési rendszer.

A külföldi vendégek az üzembe helyezés után megtekintették az integrált áramkörökből felépített, korszerű BHG diszpécserrendszert is, mely az operatív forgalomirányítás magas színvonalú eszköze.

A debreceni találkozón részt vevő távközlési szakemberek elhatározták, hogy a két- és többoldalú szakmai találkozókat a jövőben rendszeresen megtartják, hogy a vasutak távközlési, információtechnikai fejlesztési elképzeléseit mind szélesebb körben megismerhessék.

—i —c

MAGYAR—GÖRÖG VASÚTI MEGÁLLAPODÁS

400 millió forintot hozó tranzitegyezmény

A legnagyobb görög speditőrcéggel, a Proodosszal írt alá együttműködési megállapodást a napokban *Csárádi János,* és *Berényi János,* a GySEV vezérigazgatója. A szerződés értelmében a Nyugat-Európából korábban Jugoszlávián át Görögországba menő szállítmányokat Magyarországon keresztül továbbítják. A küldeményeket Sopronban állítják össze, s naponta már most két vonatot indítanak, méghozzá úgy, hogy fegyveres kíséretet adnak határtól határig.

A görög tranzitszállítmányok már jó két hónapja hasonló útvonalon közlekednek, és a szerződés ünnepélyes aláírására — amelyen részt vett a görög és a bolgár vasutak vezérigazgatója, Magyarország athéni nagykövete, továbbá mintegy 150 görög vezető gazdasági személyiség — a századik vonat indítása alkalmából került sor. A becslések szerint a forgalom mai szintje mellett is ez a megállapodás mintegy 400 millió forint többletbevételhez juttatja a két magyar vasúttársaságot.

A görögországi megbeszélések során felvetődött az a gondolat, hogy nem lehetne-e a magyar és nyugat-európai turistákat is hasonló megoldással Görögországba juttatni. Az ötlet az ugyancsak Athénban tartózkodó *Kardos Kázmértól,* az Országos Idegenforgalmi Hivatal elnökétől származik, s a vasút vezetőinek véleménye szerint elképzelhető, hogy akár már jövőre személyszállító irányvonatokat indítsanak Görögországba.

Lehet így is

Felmondás mellé köszönőlevél

A szombathelyi járműjavító 150 munkatársától kénytelen megválni a létszámleépítés miatt. Ebből 105-en május 20-án kapták meg a felmondólevelüket. A jog rideg nyelvezetével íródott felmondás mellé egy kedves, az eddigi munkát megköszönő levelet is írt *Szabó Zoltán* igazgató.

A levélben — a jogszabályra is hivatkozva — részletesen tájékoztatják a dolgozókat: mit kell tennie a munkanélkülinek azért, hogy esetleg eltudjon helyezkedni, illetőleg milyen magatartást kell tanúsítania ahhoz, hogy jogosult legyen a munkavállalói járulékra.

Ezekben a nehéz időkben is lehet az embereket érintő döntéseket emberségesen intézni.

Sz. Jakab

Hosszú fütty

Május 17-én vasárnap utoljára zakatolt a Börzsönyben a kismarosi kisvasút. Leállították, mert veszteséges. Ezzel kettőre zsugorodott a még működő honi „erdei pöfögők" száma. A megmaradók sem gazdaságosak.

De mitől is lennének azok? Hiszen az ilyen közösségi, turisztikai célokat szolgáló vasutacskákat a világ piacosabb tájain sem a zsíros profitért tartják fenn. Többnyire alapítványok finanszírozzák, vagy természetbarát-, illetve ifjúsági egyesületek tulajdonában vannak. Könnyített adózási feltételek mellett.

A kismarosi zötyögőt a hetvenes években egyszer már halálra ítélték. Akkor megmentette a helyi összefogás, az Úttörőszövetség, meg a turisták tiltakozása. A cserkészek most elaludtak, a környezetbarátok mással vannak elfoglalva, az önkormányzatokat pedig az együttműködéshez szükséges párbeszéd helyett a pártbeszéd köti le. Így hát az Ipoly Menti Erdőgazdaság felszámolja a ráfizetéses kisvasutat. Ez racionális — valódi piacgazdasági — döntés, hiszen miért az ő pénzükön vonatozzanak mások. Más kérdés, hogy a művelet hasonlatos ahhoz, mint amikor a sebész a gyulladt vakbél helyett csupán egy pörsenést távolít el. Ha egy erdőgazdaság jövedelmezősége a kisvasút létén áll vagy bukik, akkor az már régen rossz, s nem csak a fáknak. Egyébként az erdőgazdaság ugyanúgy „viselkedik", mint sok nagy iparvállalat. Ha fel kell tárni a veszteségforrásokat, azok is elsőként a humán szolgáltatásaikat nyirbálják meg.

Az utoljára útnak indított kisvasút vasárnap minden állomásán hosszan fütyült. Most már csendes az erdő.

Bossányi Katalin

MEGEGYEZÉS SZÜLETETT

Tizenharmadik havi fizetés két egyenlő részletben

Júliusban és szeptemberben kapják meg a dolgozók

(Folytatás az 1. oldalról.)

a munkavállaló munkaviszonya már nem áll fenn július 12-én. Akiknek a munkaviszonya az első rész kifizetése után, de szeptember 12-e előtt szűnik meg — bármely okból — azoknak a munkában töltött utolsó napon kell a második összegrészt kifizetni, az általános szabályokból következően.

A megegyezésre 1992. június 11-én került sor. A végrehajtási utasítás végleges megszövegezésének és aláírásának időpontja 1992. június 16. — lapzárta után. Ily módon tisztségviselőinkhez a végrehajtási utasítást csak ezt követően tudjuk eljuttatni. A leírtakhoz képest abban érdemi változás nem lesz.

Szükséges a konkrét szabályok ismertetésén kívül néhány kérdés tisztázása, tekintettel arra, hogy mint ez ma már — sajnos — szinte természetes, ebben a témában is különféle tartalmú írott és íratlan információ forog közszájon.

Az 1992. évre kötött kollektív szerződés tárgyalásakor a tárgyaló felek mindegyike előtt közismert volt, legfeljebb egyesek sajátos, vagy vélt érdekből tagadták, hogy a MÁV a népgazdasági környezetéből közvetlenül következően, kormány-, tárca-, és vállalati szintű negatívumoktól sem mentesen 1992-ben igen nehéz körülmények között gazdálkodik. Ezt tényként illett kezelni, vita legfeljebb arról alakulhatott és időnként alakult is ki, hogy a feltételek létrejöttében mekkora részt képviselnek az objektív, és mekkorát a szubjektív tényezők.

Ily módon a 13. havi fizetést tartalmazó, de a kifizetés konkrétumait nem szabályozó MÁV KSZ 47. paragrafusa oly módon került megfogalmazásra, majd minden arra illetékes (jogosult) szervezet részéről aláírásra, hogy a két részletben történő kifizetéshez a MÁV-nak, a várható gazdálkodási, likviditási körülményeket alapul véve csupán egyetlen — minimális — feltételnek kellett eleget tennie.

A gazdálkodás nehézségeire — melynek tényét felelősséggel bíró szakszervezetnek ismeretei birtokában nem áll módjában vitatni (legfeljebb az okait!) — hivatkozva kezdeményeznie kell az eredeti időpontú kifizetés megváltoztatásáról a tárgyalást. Ezt követően megnyílik a jogi lehetőség a kétszeri (50-50%) kifizetésére. A MÁV 1992. április 23-án e feltételnek eleget tett.

A fentiekből következően ezekután értelmezhetetlen az a szakszervezeti megnyilatkozás, hogy valaki ezzel egyetért, vagy sem. Ez a kérdés már január 31-én eldőlt, és akkor — aláírásával hitelesítve — ezzel mindenki egyetértett. Lehet persze hangzatos, és jól csengő nyilatkozatokat tenni. Az sem vitatható, hogy sokszor hangulatilag és átmenetileg ez a magatartás sokak szemében pozitív megítélésű. A hitelesség, a korábbi közös döntés felvállalása azonban fontosabb és tartósabb értékmérő minden hatásvadászó nyilatkozatnál.

Ezek azok az okok, amelyek következtében a Vasutasok Szakszervezetének nem az volt az eldöntendő, generális kérdés, hogy egyetért, vagy sem, hanem az, hogy mikorra sikerül a konkrét szabályozásban megegyezni.

Kiemelt fontosságú kérdésként kezelte a Vasutasok Szakszervezete a létszámleépítés, racionalizálás által érintett dolgozók 13. havi fizetésének témáját, mely kérdésben sikerült a MÁV-val kompromisszumos megoldásra jutni.

Igen kemény vitát kellett folytatnunk az igazolatlan távollétek kapcsán is. A MÁV tervezetében az szerepelt, hogy egy ilyen nap után 25, kettőnél 75, háromnál 100%-os csökkentés kerüljön megvalósításra. A VSz ez ellen határozottan tiltakozott. A vita hevében megfogalmazódott, hogy miért támogatja a VSz az igazolatlanul mulasztókat? A válaszunk igen egyszerű: nem támogatja. Nem írhat azonban — megítélésünk szerint — alá szakszervezet olyan megállapodást (mégha az utasítás formájában jelenik is meg), amely egy már megvalósult dolgozói magatartáshoz utólag állapít meg olyan hátrányt, melylyel a dolgozó előtte nem számolhatott, így magatartását az nem befolyásolhatta.

Bizonyára nem szükséges ennek az érvnek a racionalitását és szükségességét vitatni. A jelenleg hatályos munkajogi szabályok a munkáltatónak seregnyi lehetőséget biztosítanak (biztosítottak), hogy a vétkes dolgozót anyagi, erkölcsi kihatással bíró hátrányba hozza, a vétkessége arányában, saját mérlegelési körében természetesen megfelelő kontrollal. Ha ezt megtette, nem etikus és nem jogszerű ugyanezert a vétségért ismételten sújtani a dolgozót. Ha nem tette meg, ez is egyfajta értékelése a vétségnek és persze sok esetben a munkáltatói magatartásnak is. Ha a dolgozó évente több napot igazolatlanul mulasztott — és ezt tehette szinte büntetlenül — akkor nem a szakszervezetnél kell a hibát keresni! Mindezeket összegezve szakszervezetünk úgy ítélte meg, a dolgozó vétkességének minősítése, a munkáltató részéről így vagy úgy, de már megtörtént, megismételni és szankcionálni nem szakszervezeti feladat. Ennek kapcsán egy szakszervezet még eltűrő magatartást sem tanúsíthat.

★

Megkezdődtek az 1992. évi MÁV KSZ-nek az 1992. július 1-jétől életbe lépő Munka Törvénykönyvének előírásaihoz kapcsolódó módosításának tárgyalásai. A MÁV tervezetét tisztségviselőinkhez eljuttattuk. A módosításnak 1992. június 30-ig kell megtörténnie.

Orosz Péter

KÜLDÖTTÉRTEKEZLET PÉCSETT

A tagság kérdéseire szakszerű választ kell adni

Az szb-k az érdekvédelemre koncentráljanak

A pécsi vasútigazgatóság szakszervezeti bizottsága május 27-én beszámoló és vezetőségválasztó küldöttértekezletet tartott, amelyen részt vett *Pallos György*, szakszervezetünk alelnöke is. A soron kívüli értekezletre *dr. Kraliczky József* szb-titkár más munkahelyre való áthelyezése miatt került sor. A szakszervezeti bizottság 1990 májusa óta végzett munkájáról *Imre Lászlóné* titkárhelyettes számolt be.

Részletesen elemezte az elmúlt két év eredményeit, kudarcait. Kitért mindazokra a politikai, társadalmi, gazdasági változásokra, amelyek befolyásolták, más követelmények elé állították a szakszervezeteket, így a saját alapszervezetüket is. *E változásokra, kihívásokra a szakszervezetek nehezen, lassan reagáltak. Ez a bizonytalanság legszembetűnőbben a szervezettségen, a taglétszámban mutatkozott meg.*

1990-ben a taglétszám 538, 1991-ben 451, 1992-ben pedig 392. Ez 73 százalékos szervezettséget jelent. A szakszervezeti bizottság egyik fő célkitűzésének tartja, hogy a 27 százalék szervezetlen dolgozó közül minél többet sikerüljön megnyerni a VSz számára. Elemzésük szerint a MÁV-nál kialakult gazdasági helyzet, a különböző szakvonali intézkedések, a bérfeszültségek okozták a szervezettség visszaesését. A munkavállalói járulék bevezetésekor, és az üdülési lehetőségek csökkenése miatt is sokan kiléptek a szakszervezetből. Az igazgatóság központjában és az szb-hez tartozó szolgálati helyeken a VSz-en kívül más szakszervezet nem működik.

Az alapszervezet nem csatlakozott a területi középszervhez, munkáját önállóan, közvetlenül a VSz tanácsa irányításával végzi. Nem tervezik e struktúra megváltoztatását.

A beszámoló részletesen foglalkozott az szb azon tevékenységével is, amely a tagság hangulatát igyekezett javítani. Kedvezményes vásárlási akciókat szerveztek, nőnapot, gyermeknapot tartottak. A nagyobb szellemi és anyagi kapacitást azonban az érdekvédelmi, érdek-képviseleti munkára akarják fordítani, hiszen meg kell értetni a tagsággal, hogy a szakszervezet tragédiáját jelenti, ha a mozgalom az önsegélyezési feladatok ellátására rendezkedik be.

A közelgő választásokon való sikeres szereplés az anyagi és szellemi erők jobb koncentrálását igényli. Tudni kell, hogy mit akar a tagság és kérdéseire pontos, szakszerű válaszokat kell adni.

Pallos György alelnök hozzászólásában elismeréssel szólt a szakszervezeti bizottság tevékenységéről, a tisztségviselők áldozatvállalásáról. Tájékoztatta a küldötteket a szakszervezetek előtt álló — a VSz jövőjét is alapvetően meghatározó — kiemelt feladatokról. Ehhez kérte a küldöttek és a tagság hathatós segítségét.

A jelölőbizottság javaslatára a küldöttek *Imre Lászlónét* választották meg a szakszervezeti bizottság titkárának, helyettesének pedig *Szabó Bélánét*. Az szb titkárát egyben delegálták a Vasutasok Szakszervezete Országos Választmányába is.

Szelei Ferenc

Választási elképzelések

A hat szakszervezeti szövetség közös álláspontja

Május 4-től napjainkig az ÉT munkavállalói oldalát alkotó hat szakszervezeti szövetség között intenzív tárgyalások folytak vezetői és bizottsági szinten. E tárgyalásokon körvonalazódott álláspontok az alábbiakban foglalhatók össze:

1. A szakszervezeti szövetségek közötti megállapodás alapja, hogy a tárgyalások valamennyi résztvevője elfogadja az Alkotmánybíróság döntését, és az 1991. évi XXVIII. törvény végrehajtása során ennek megfelelően jár el.

2. A tárgyalások résztvevői úgy ítélik meg, hogy a szakszervezetek közötti választásról szóló törvényt, illetve az Alkotmánybíróság határozatából fakadó törvénymódosításokat csak egymással összhangban, együtt lehetséges megfogalmazni, megalkotni. Ezek ismeretében lehet megítélni a június 30-ig, illetve június 30-tól a választásokig terjedő időszak teendőit.

3. A szakszervezeti szövetségek egyetértenek abban, hogy a választásokon nyert támogatottság és a választásokon részt vevő szervezetek megállapodása alapján a szakszervezeti vagyon végleges megosztására kerüljön sor, és ennek megfelelő törvény szülessen.

4. Az előzőekkel összhangban egyetértés van abban, hogy a választási törvényben egyértelműen tisztázni kell a választások következményeit. Ennek megfelelően:

a) *A makroszintű érdekegyeztetésben az a szakszervezeti szövetség vehet részt, amely a választásokon az érvényes szavazatok legalább 10 százalékát szerezte meg.*

b) A vagyoni következményekről, annak konkrét feltételeit és körülményeit illetően, két markánsan eltérő álláspont létezik:

— csak az országos szövetségek (amelyek tagszervezetek vagy nem tagszervezetek megbízása alapján vagyoni választási szövetségnek tekintendők), illetve az ezekhez egyébként nem tartozó szakszervezetek által létrehozott vagyoni választási szövetségek közötti választásokon elért támogatottság alapján kerül sor a szakszervezetek között felosztandó vagyon megosztására.

(Liga-, Munkástanács-álláspont)

— A másik álláspont is mind a volt SZOT, mind az ágazati-szakmai szakszervezetek vagyonát felosztandó vagyonnak tekinti, de *a két különböző természetű vagyontömeg felosztására eltérő módszert tart szükségesnek.* Ezen belül a következő megoldási módok körvonalazódtak:

— A volt SZOT-vagyont az országos szövetségekre leadott érvényes szavazatok arányában, a szakmai-ágazati vagyont az üzemi-közalkalmazotti tanács választások összesített eredményei arányában kell megosztani. Ez a megoldás feltételezi a két választás egyidejűségét. Hasonló megoldást jelent, ha szövetségekre történő szavazás nem az üzemi tanácsi választásokkal társul, hanem a szakmai ágazati szakszervezetekre is egyidejűleg leadott szavazatokat méri, összesíti, és így különbözteti meg a volt SZOT-vagyon és a szakmai-ágazati vagyon megosztásával kapcsolatos támogatottság mérését.

(MSZOSZ-álláspont)

— *A volt SZOT-vagyonról a leendő tulajdonosok az országos listára leadott szavazatok figyelembevételével megállapodnak.* Az ágazati vagyon megosztásáról 60 napos tárgyalási kényszer bevezetése mellett a közös működési területen bejegyzett szakszervezeték — az üzemi-intézményi választásokon elért eredményeket, illetve ahol ilyen nincs, más szempontot iránymutatónak tekintve — állapodnak meg.

(Autonóm, ÉSZT, SZEF álláspont)

— A két eltérő álláspont között felvethető esetleges kompromisszumos megoldások:

— *A volt SZOT-vagyon megosztására nézve az országos szövetségekre leadott szavazatok mérvadóak.* A munkahelyeken a szakmai-ágazati szakszervezetekre is lehet szavazni, amelynek eredménye a szakmai-ágazati vagyon megosztásának kiindulópontul szolgál. Ez utóbbit szükséges korrigálni a területi szavazókörzetekben csak országos szövetségekre leadott szavazatok arányai alapján. (MSZOSZ, ASZOK, SZEF, ÉSZT képviselői elképzelhető kiindulópontnak tartják, végleges álláspontot nem alakítottak ki.)

— A választások után a választásban részt vevő szervezetek támogatottságuk ismeretében ideiglenes vagyonmegosztásra (használati jog megosztása) vonatkozó megállapodást kötnek, és egyben kötelező érvényű nyilatkozatot tesznek arról, hogy a négy év múlva esedékes üzemi tanácsválasztásokon elért — ágazatonként összesített — támogatottságot elfogadják a végleges megosztás alapjának. (Liga és Munkástanácsok javaslata.)

c) A társadalombiztosítási önkormányzati tisztségviselők választása ügyében két elkülönült álláspont alakult ki:

— *Az egyik értelmében külön választás szükségetelen,* a szakszervezeti szövetségek közötti választás eredménye alapján az országos szakszervezeti szövetségek a tb. önkormányzati képviselőket delegálják (ASZOK, ÉSZT, MSZOSZ, SZEF)

— A másik vélemény alapján külön szavazólapon szükséges a tb.-képviselet eldöntése, mert ez a választás tartalmát tekintve elkülönül a vagyoni, illetve ÉT-képviselet kérdéseiről. (LIGA, MSZOSZ)

A tárgyalásokon részt vevők között egyetértés alakult ki abban, hogy valamennyi képviseleti és vagyoni következménnyel kapcsolatos problémát két nézőpontból kell vizsgálni. *Olyan megoldást kell találni, amely kielégíti az észszerűségi* (működőképesség), a *szakszervezetpolitikai* (további atomizálódás megakadályozása) *megfontolásokat, de egyúttal az alkotmányosság követelményeit is.*

Ennek megfelelően valamennyi fentebb említett vagyonmegosztással kapcsolatos változat esetén és az ÉT-képviseleti következményekre nézve is az ÉT munkavállalói oldalát alkotó szervezeteket túl az összes többi szakszervezet számára is lehetővé kell tenni, hogy csatlakozhassanak az előbbi szakszervezeti szövetségekhez, vagy bizonyos kritériumok teljesítése esetén önálló választási szövetséget alkothassanak. *Ez szükségessé teszi a választásokon való részvétel peremfeltételeinek tisztázását, amelyek együttesen a következők lehetnek:*

— legalább 100 alapszervezet
— legalább 100 ezer fős tagság
— öt országos szakmai ágazati szakszervezet, és megfelelő területi tagoltság.

Azok a szakszervezetek, amelyek egyik szövetséghez sem csatlakoznak, illetve nem tudnak megfelelni az önálló választási szövetség létrehozásához szükséges fenti kritériumoknak, egy választási csoportot alkotva szintén indulhatnak a választásokon.

Megjegyzés: *amennyiben ez jogilag indokolt, a Liga elképzelhetőnek tartja, hogy külön történjen az ÉT-képviseletre és a vagyonmegosztásra irányuló szavazás.*

5. A szakszervezeti szövetségek közös álláspontja, hogy a szavazati joggal rendelkezők körének meghatározására a munkaviszonnyal összhangban kerüljön sor (aktív munkavállalók) ideértve a szellemi szabadfoglalkozásúakat is), nyugdíjasok, munkanélküliek).

6. Négy szakszervezeti szövetség szerint a választások érvényességét alsó küszöbértékhez kell kötni. Ezt a megjelenési küszöböt a választás sajátos jellegére tekintettel nem szavazókörzetként, hanem kizárólag országos átlagban kell értelmezni.

Lehetséges küszöbérték:
Első forduló MSZOSZ 33 százalék; ÉSZT 33 százalék; ASZOK—SZEF 25 százalék.
Második forduló MSZOSZ 20 százalék; ÉSZT —; ASZOK—SZEF —.

A Liga és a Munkástanácsok egyfordulós küszöbérték nélküli választásokat tart indokoltnak.

7. A választásokat vegyes rendszerben kell megtartani. Ez azt jelenti, hogy a választásokra részben a munkahelyeken (aktív keresők), részben területi szavazóhelyeken (munkanélküliek, nyugdíjasok) kerüljön sor.

8. *A választások időpontja 1992. november 3-a legyen.* Ez lehetővé teszi a szakszervezetek közötti választás és az üzemi-közalkalmazotti tanácsi választás egyidőben történő megrendezését. Ez szükségessé teszi a Munka Törvénykönyve és a Közalkalmazottak jogállásáról szóló törvény július 1-jén hatályba lépő módosítását.

9. A fentiekben körvonalazott álláspontok behatárolják

— a szakszervezetek közötti választásról szóló törvény tartalmát,
— az 1991. évi XXVIII. törvény szükséges módosításának körvonalait,
— az 1991. évi LXXXIV. törvény módosítását.

10. A fentiekben érintett törvénytervezetet, illetve törvénymódosításokat úgy kell együttesen és egymással összehangoltan a parlament elé terjeszteni, hogy az július 1-jei hatálybalépéssel kerüljön elfogadásra.

Budapest, 1992. május 27.

Autonóm Szakszervezetek Országos Koordinációja
Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés
Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége
Munkástanácsok Országos Szövetsége
Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája
Szakszervezetek Együttműködési Fóruma

Milyen kár, hogy csak két keze van, kedveském!
(Szenkovits Viktor rajza)

ÉRDEKKÉPVISELETRŐL, ELLENZÉKRŐL, KOALÍCIÓRÓL

Szövetségben a szakszervezetekkel

Horn Gyula beszélgetése újságírókkal

Úgy látjuk, az MSZP frakciója nem elég erőteljesen képviseli a munkavállalók érdekeit a parlamentben — jegyezte meg az egyik lap munkatársa azon a konzultáción, amelyet a szakszervezeti lapok szakosztálya szervezett a MUOSZ székházában *Horn Gyulával*, az MSZP elnökével, a parlament külügyi bizottsága elnökével.

Horn Gyula cáfolta ezt a megállapítást. Elmondta, hogy frakciójuk javaslatainak 90 százaléka a bérből és fizetésből élő emberek, a nyugdíjasok életkörülményeivel kapcsolatos. *Az más kérdés, hogy ezeket az indítványokat rendre leszavazzák, vagy a koalíciós pártok először elutasítják, majd kisebb módosítások után a saját nevükben újra előterjesztik.* Sajnos, az ellenzék csak korlátozott mértékben tudja érvényesíteni akaratát. Nem mi hozzuk a törvényeket — mondotta.

Az MSZP elnöke őszintén bevallotta, hogy korábban nem érdeklődött a szakszervezetek iránt, nem is tartotta nagyra őket, igaz, munkaterülete is távol állt tőlük. Az utóbbi időben azonban *Kósáné Kovács Magda* és *Pasztornák László* jól kamatoztatják a frakcióban szakszervezeti ismereteiket és tapasztalataikat, s ő maga is több figyelmet fordít szakszervezet-politikai kérdésekre, mert ezek jelentősége megnőtt. Az MSZP szövetségesként tekint a szakszervezetekre, s ezt a párt szegedi kongresszusa is megerősítette.

A fejlődő együttműködés eredményei már konkrétan megmutatkoztak a békéscsabai és a kisbéri képviselő-választásokon, ahol baloldali szövetség jött létre. Ismétlem — hangsúlyozta *Horn Gyula* — baloldali szövetségről van szó és nem pártok szövetségéről. Nem gondolkodtunk pártok szövetségében, mert az MSZP-n kívül nem látunk európai értelembe vett, modern baloldali pártot. Nem tartjuk ilyennek sem a Munkáspártot, sem a *Petrasovits-féle* szociáldemokrata pártot, s a *Király Zoltán* nevével jelzett szociáldemokrata pártról pedig még korai beszélni. *Az MSZP igazi szövetségesei jelenleg a szakszervezetek, a Nyugdíjasok Pártja és a Baloldali Ifjúsági Társulás.*

Néhány újságíró kérdésében és észrevételében azonban

megfogalmazódtak kételyek, aggodalmak és félelmek is a szocialisták és a szakszervezetek szorosabb együttműködésével kapcsolatban. Ezekre reagálva a pártelnök annak a véleményének adott hangot, hogy a szakszervezeték közül még nem mindegyik jutott túl a pártsemlegességen. *Vannak olyan szakszervezetek, amelyek még nem tudják pontosan merre menjenek, mit csináljanak ebben a zűrzavaros helyzetben.* Bizonytalanságuk, félelmeik tartózkodóvá teszi aktivistáikat, tagjaikat is.

Példaként említette, hogy a szakszervezetek megegyeznek ugyan a kormánnyal vagy az illetékes minisztériumokkal, de azok nem teljesítik a megállapodásokban foglaltakat. Mi történik ekkor? Rendszerint semmi. De jól van-e ez így? A kormány örül(het) az ilyen helyzetnek. *Úgy tűnik tehát, a szakszervezetek magatartásán is változtatni szükséges.* Nem elég csak azt hangoztatni — amit a szakszervezeti tisztségviselők egy része állandóan ismételget —, hogy legyünk markánsabbak. Jó, legyünk markánsabbak az érdekvédelemben, de harcosabbak is.

Milyen az MSZP viszonya a többi parlamenti párthoz, hogyan ítélik meg saját esélyeiket a szocialisták 1994-re? — hangzottak az újságírók további kérdései. A válaszokat a következőkben lehet összefoglalni. Az ellenzéki pártok között van ösztönös, együttes hang, közös fellépés — főleg a bizottságokban —, de az alkalomszerű, esetleges kapcsolatokon túl nincs rendszeres konzultáció. Tudatosabb ellenzéki együttműködésre, tervszerűbb fellépésekre lenne szükség.

Gyakorlatilag megszűnt a párbeszéd az ellenzék és a koalíció között, és ez nagy probléma. Én sok MDF-es és kisgazda-képviselővel vagyok köszönő viszonyban — mondotta *Horn* —, ám ez nem elegendő. Annál is inkább, mert a koalíciós képviselők egy része nagyon elégedett önmagával, meg vannak győződve arról, hogy mindent jól csinálnak. Ugyanakkor látható, hogy nem igazán érzékelik, mi van az országban. Nem „lefutott" az MDF belső helyzete, a jelenlegi erőviszonyok kérdése. Reméljük, lesz változás az MDF-ben: *talán jobban az érdemi problémák felé fordulnak, nagyobb figyelembe részesítik a gazdasági feladatokat.*

Ami az 1994-es kilátásokat illeti, még sok minden történhet addig. Vannak kezdeményezések a parlamenti választások előrehozására, de ez nem kötelezi az Országgyűlést semmire. Az 1990-es választásokon valami ellen, nem valamiért szavaztak az emberek. Két év múlva másképpen lesz. A Magyar Szocialista Párt semmivel sem esélytelenebb, mint a többi párt.

Kárpáti Sándor

Tárgyalások

A MÁV-tól németországi partnere nyolc olyan vasúti kocsi beállítását kérte, amely a hazafelé tartó török vendégmunkásokat gépkocsijaikkal együtt szállítaná át az országon. A MÁV technikai okok miatt nem tud eleget tenni a kérésnek, mert ilyen kocsikkal nem rendelkezik. Amennyiben a német vasút (Bundesbahn) biztosít ilyen szerelvényeket, a MÁV lehetővé teszi magyarországi áthaladásukat.

A torlódások elkerülése miatt ez fontos lenne, mert közeledik a nyári szabadság időszaka és a Nyugat-Európában dolgozó vendégmunkások ismét csak hazánkon keresztül tudnak hazatérni Törökországba és Görögországba.

Ferencben hagyományai vannak a szakszervezeti munkának

Ferencváros állomásfőnökét a forgalmi irodában találom. Szótlanul áll és szemlélődik. Korábban maga is attól az asztaltól irányította a forgalmat, *Varga Gyula* állomásfőnök, ősz hajával inkább tűnik tanárnak, mint a rendezőpályaudvar első számú parancsnokának.

— Mire gondol a főnök, miközben szótlanul figyeli beosztottai munkáját?

— A szótlanság nem jelent egyszersmind részvétlenséget is. Követem az eseményeket. Beavatkozni csak nehéz forgalmi helyzetekbe szoktam. Engedem érvényesülni a forgalmi szolgálattevőt, állomásirányítót.

Horváth István állomásirányító a vasutas-szakszervezet ferencvárosi elnöke. Társadalmi munkában látja el ezt a tisztségét, amióta a titkárt leszázalékolták.

— *A létszámnak mintegy 70 százaléka szervezett dolgozó* — mondja. — *Valamenynyien a vasutas-szakszervezet tagjai vagyunk.* Nálunk hagyományai vannak a szakszervezeti munkának. Hozzánk tartozik még Soroksár, Dunaharaszti, Taksony és Kőbánya-Hizlaló is. A hatszáz tagú alapszervezetet 9 főbizalmi és 27 bizalmi irányítja. Nálunk a dolgozók mindig kaptak támogatást, segélyt a szakszervezettől! Szeptemberben beiskolázás címén, és a karácsonyi ünnepek előtt is segítettük az arra rászoruló társainkat. Tavaly 300 ezer forinttal járultunk hozzá gondjaik enyhítéséhez. Noha magunk is valljuk, hogy a szakszervezet ne legyen segélyegylet, ebben a nehéz helyzetben nem cselekedhettünk másképp.

— Ahhoz, hogy Ferencvárost „értse" valaki, végig kell járnia a különböző munkahelyeket és beosztásokat — vette vissza a szót az állomásfőnök. — Magam is így tettem! *Itt ismerni kell követnyi végrehajtási utasítást, a körvasútat, a guritókat, az irányítás szintjeit és kapcsolatait.* A rendezőpályaudvar kapacitása jelenleg csupán 60—65 százalékra van kihasználva. A napi gurítás 3000—3200 kocsi. Jóval kevesebb a csúcsidőszakénál. De mindezt mi csupán átmenetinek tekintjük. Bízunk abban, hogy a gazdasági fellendülés ismét visszaadja rangját Ferencvárosnak.

Nyolc tolatótartalék és öt gurítógép szolgál ma is, a létszám is elégséges. Bár 40 sarus megszabással szemben a Nyugati rendezőben csupán 25 teljesít szolgálatot.

A bértarifarendszer bevezetése miatt nem sokan panaszkodtak. A ferencvárosiak korábban alapbérükön kívül 20 százalékos bérpótlékban és kiemelt forgalmi jutalékban részesültek. Bár ezt később alapbéresítették, s részben az inflációs hatások következtében „elvékonyodott". A jelenlegi besorolással — általában — elégedettek. Csupán öt észrevétel érkezett, amelyek közül négy értelmezési hiányosságból adódott, csupán egy volt indokolt.

— A Keleti gurítóban nőtt a biztonság — magyarázza a főnök. — Ellenőrzött vágányutakon folyik a gurítás. Ma már megszokott az álló kocsikra kapcsolás. Az önmagát ellenőrző gépi rendszerek beépültek a technológiai folyamatokba. A Nyugati gurítóban még mindig sarusok fékezik a kocsikat. Ezt a felelősségteljes és balesetveszélyes munkát már kevesen vállalják.

Sz. B.

Nincs áru, kicsi a forgalom

Szőregi hétköznapok

Valamikor Szőreg a Pozsony—Budapest— Temesvár, ezen belül a tengerhez vezető vasúti fővonal egyik középállomása volt. Trianon után határállomási funkciót töltött be Jugoszlávia és Románia felé. Megépítésekor Szeged és Szőreg között két vágányon közlekedtek a vonatok. Az egyik vágányt azonban a békeszerződés értelmében fel kellett szedni.

— Szőreg hanyatlása a második világháború végétől kezdődött — magyarázza *Soós István* állomásfőnök. — A Tisza hídjának felrobbantásával egy szárnyvonal keletkezett, amelynek mi vagyunk az utolsó előtti állomása. A föladott portékát összeköttetés hiányában 71 kilométeres kerülővel kell körülharcolnunk, az ebből adódó pluszköltségekért pedig nyilván nem lelkesednek a fuvaroztatók.

A háborút követően egy ideig még volt határforgalom. Az állomás okmányai között találtam egy szerződést, amelynek értelmében a Szőregnél belépő kocsik egy ponthídon keltek át a Tiszán és Röszkénél tértek volna vissza Jugoszláv területre, de azt hiszem, erre végül nem került sor. Az egyik kifelé vezető vonalat már a negyvenes évek végén fölszedték, a másik (az Újszentiván —Ószentiván (ma Tiszasziget) —Vödrösháza szakaszon 1962-ben szüntették be a közlekedést. Akkoriban ez abszurd intézkedésnek tűnt, hiszen autóbuszt csak mutatóba lehetett látni, a vonatok rendre zsúfoltan jártak.

— *Teherforgalmunk a jelenlegi viszonyok között a semmivel egyenértékű* — folytatja. — Jellemző, hogy a téglagyári iparvágányon javításos kocsikat tárolunk. A pincegazdaság azelőtt évente 4-5 millió palackot adott föl, alig győztük őket kocsival. Most a padlón vannak, várják a csődeljárást. A Tisza—Maros szöge téesz ugyan hozhatna némi fuvart, ám a makói Maros-híd tengelynyomáskorlátozása miatt a kocsikba csak 42 tonnát lehet rakni 55 tonna helyett. A súlyeltérésből adódó pluszkocsik fuvardíjtöbbletét viszont nem vállalta a szállíttató. Inkább leviszik a kukoricát Makó újvárosra.

Tavaly elszalasztottunk vagy kétezer tonna cukorrépát, mert Mezőhegyesen elromlott a kocsiürítő berendezés, nem fogadták a terményt. *Nem különb a helyzet a vonal más szolgálati helyein sem.* Deszk rakodóvágányát fölszedték, pedig volt rá fuvaroztatói igény. Klárafalva egykor állomás volt. Az olajipar kérte a szolgálat fenntartását, még egy vasúti alkalmazott munkabérét is átvállalták volna, de hiába...

— Amikor én '53-ban iskolába kezdtem járni, még sűrűbben közlekedtek a vonatok, a szőregiek mégis örültek, ha a lépcsőn jutott nekik hely — emlékezik a régi időkre a főnök. — Most még a vasutas kollégák is gyakrabban utaznak autóbusszal, mint vonaton. A falu központja ide két kilométer, onnan meg csúcsidőben húszpercenként indulnak a buszok Szegedre. Ma az utasforgalmat néhány leszállított román képezi, akik megpróbálnak jegy nélkül utazni, meg a pincegazdaságba jár be pár ember Kiszomborról, és Makóról.

Szőreg minden szempontból leépült. Régebben háromszáz vasutas család — köztük a nyugdíjasok — ügyes-bajos dolgait intéztük az állomáson, a szanatóriumi beutalóktól kezdve a tüzelőutalványig. Reggelente többen vártak rám, mint a rendelőben az orvosra. Mindezért ma már be kell utazni Szegedre. Az emberek nem nagyon örülnek ennek. Itt családias volt a légkör. Szegeden egy kis ablakon keresztül tárgyalnak egymással, a kapcsolatok rideggé, személytelenné váltak.

T. Z.

Kukorica a FÁK-nak

Az ember azt gondolná, hogy izgalmakkal teli napok csak Ferencvárosban, vagy Záhonyban fordulnak elő, erre kiderül, hogy Földeák három és fél vágányán is adódnak szinte megoldhatatlannak látszó forgalmi helyzetek.

— *Kora reggel már itt várakozott két ügyfelünk, csak a MÁVTRANS-tól nem kaptuk meg időben a rakodási engedélyt* — mondja *Barka Andrea*, forgalmi szolgálattevő. — A főnökünk szünet nélkül csörgette őket, dehát szombat lévén, nem nagyon kapkodták odafönt a telefont.

— Végül is mikor oldódott a feszültség?

— Nem oldódott, a rakodást ugyan megkezdhették a délelőtti órákban, de a fuvarleveleket rohammunkában kellett kiállítani, közben meg jött néhány vonat is. Most is keresztezni kellene a személlyel, de a rakott vonat olyan hosszú, hogy tologatni — húzogatni kell, hogy kijárattá tudjunk csinálni.

— Mi az a frekventált rakomány, ami — az ön szavaival élve — a mai napon bolondok házát csinált Földeákból?

— *Tengelyátszerelt kocsikban kukoricát indítanak a Független Államok Közösségének országaiba, záhonyi útiránnyal.* A rakodások március elején kezdődtek, általában napi öt kocsis tétellel, de ha valamelyik téesz tíz kocsit kapott, az be is rakta a tíz kocsit. Szerintünk a kukorica exportja eltart legalább a nyár közepéig, utánna jönnek az idényjellegű termények, ősszel meg a cukorrépa. Úgyhogy mi, földeáki vasutasok nem félünk a munkanélküliségtől.

Szépen rendben tartott állomás a tótkomlósi. És csendes, talán túlságosan is csendes.

— Nálunk már levonult a FÁK felé irányuló gabonadömping — derül ki *Kovács Mihály* állomásfőnök szavaiból. — Nekünk nagyon jól jött a segélyakció, hiszen a tavalyi első fél évben gyakorlatilag semmiféle föladásunk nem volt. Szeptemberig kínnal-keservvel megraktunk 160 kocsit, akkor aztán megindult kifelé a búza, a kukorica. *Az évet végül is 740 kocsi föladásával zártuk.* Az idei negyedévünk sem alakult rosszul, eddig 318 rakott kocsi hagyta el Tótkomlóst. Az export nagyrésze a FÁK-nak lett elküldve, de volt albán és román kukorica is, valamennyi a segélyprogram keretében.

— Tudtak elég kocsit adni?

— Igen. Bár a fuvaroztatók többsége eleinte ragaszkodott a hagyományos fedett vagonokhoz. *Szinte rá kellett őket beszélni a tengelyátszerelt orosz kocsikra, azok előnyeire.* Hogy átrakás nélkül, hamarabb kilépnek a határon, így gyorsabban fizet a megrendelő. A díjszabásban ugyan drágább ez a kocsitípus, de a költségek javarésze az érvényes elszámolási rendszer értelmében visszaigényelhető.

— Nálunk is ősszel kezdődött a FÁK-kampány — tájékoztat *Daróczi László*, Csanádpalota szolgálati főnöke. — Év végéig csaknem elszállítottuk a Szabadság téesz összes búzáját, kukoricáját, mintegy kilencezer tonnát. A maradék 17 kocsit február végén rakták meg, ezután az új termény beéréséig valószínűleg hosszú pangás lesz a sorsunk. A környéken ugyan óriási kiterjedésű földterületeken termelnek cukorrépát, a mezőhegyesi gyár közelsége miatt azonban nem érdemes vasúton szállítani, mivel a földektől majdnem annyi a távolság a csanádpalotai vasútállomásig, mint a mezőhegyesi cukorgyárig.

—thorday—

Elégtétel

Fehér Ferenc nyugdíjas mozdonyvezetőnek 45 év után szolgáltatott elégtételt a szakszervezet. A szinte mesébe illő kis történet 1947-ben kezdődött. Az akkor mozdonyvezető-tanonc Fehér úr nősülni készült, de nem volt elegendő pénze a házasélet megkezdésére. Ki segíthetne a nehéz helyzetben — tépelődött. Csakis a szakszervezet. Tollat fogott hát és kérvényt írt a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete elnökségének, amelyben házassági segélykérelmét indokolta.

„*Nyolcadik éve vagyok a vasút kötelékében, s ez idő majdnem felét katonaként töltöttem el. Nem állt módomban mindent beszerezni, ami szükséges a házassághoz. Jelenleg mozdonyvezető kiképző tanfolyamon vagyok, és a fizetésem is kevesebb, mint az utazási idő alatt.*"

1947. május 15-én írta e sorokat. Sajnos nem járt szerencsével, mert kérvényét elutasították. Hiába hivatkozott arra, hogy ha a kocsivizsgálók kapnak segélyt, neki miért nem adnak.

A napokban kis lakásában rendezgetve hivatalos iratait, kezébe került ez a megsárgult kérvény. A rossz emléket idéző papír eszébe juttatta a hetvenkét éves nyugdíjasnak, hogy a közelmúltban történt ötvenkét éve annak, hogy átlépte a budapesti üzletvezetőség kapuját. Magukkal ragadták a régi emlékek, amikor huszonnyolc fillérért dolgozott mint kocsitisztító, a tanoncévek, a mozdonyvezetői szolgálat... *És ő mindvégig szakszervezeti tag volt, de sohasem kapott segélyt.* Igaz, az emlékezetes kérvény megírása óta nem is kért. Hát most, idős fejjel még egyszer megpróbálja. A kevés nyugdíjból ketten élnek a feleségével, sokat drágult az élet, jól jönne egy kis pénz — morfondírozott magában. Ismét tollat ragadott és remegő kézzel levelet írt a Vasutasok Szakszervezete vezetőségének.

Leírta pályafutásának fontosabb állomásait, a huszonnégy órás fárasztó szolgálatokat, és természetesen az első segélykérés históriáját. Néhány nap után válaszlevelet kézbesített a postás. Értesítést kapott a szakszervezettől, hogy méltányolták kérését.

Május 29-én *Papp Pál* elnök ünnepélyesen átnyújtotta a tízezer forint szociális segélyt, méltatva hosszú vasutas múltját és szakszervezeti hűségét, mert Feri bácsi sokáig bizalmi tisztséget is vállalt a nyugdíjas csoportokban.

Így kapott tehát elégtételt negyvenöt év után *Fehér Ferenc*, aki még mindig szívesen beszél gyerekeinek és a fiatalabb korosztálynak vasutas élményeiről. A megsárgult, rossz emléket idéző papírlap mégiscsak szerencsét hozott.

Kaszala

Sokat fejlődött a norvég vasút

A veszteséget az állam fedezi

Norvégiában, ebben a ritka népsűrűségű országban gyakorlatilag a Norvég Államvasutak (NSB) az egyedüli üzemeltetője a mintegy 4000 km hosszú vasúti hálózatnak. A vonalak majdnem valamennyi jelentős gazdasági központ között kapcsolatot létesítenek. A kevés mellékvonal többségét már megszüntették, ugyanakkor a fővonalak átépítése, korszerűsítése ma is folyamatban van. E munkálatok célja a menetidő csökkentése. *A legnagyobb menetsebesség, elsősorban a hegyi terepviszonyok miatt, általában 110 km/óra alatt van.* De egyes szakaszokon újabban már a 130 km/óra sebesség is megengedett. Az új vonalvezetésű pályákat 160 km/óra sebességre tervezik.

Az NSB 1985-ben átlagosan 15 900 vasutast foglalkoztatott. Ez 1989-ben 14 300-ra csökkent és a tervezett ésszerűsítések révén, az emelkedő szállítási teljesítmények mellett is további létszámcsökkentést terveznek.

Az NSB a belforgalomban az ország személyszállítási teljesítményének 4 százalékát, a teherszállításának 10 százalékát szolgáltatja. A személyszállításban a személyautó- és az autóbusz-közlekedés domináltak. *Nagy távolságok esetében jelentős versenytárssá nőtte ki magát a légi forgalom.* Az NSB személyszállítási teljesítményének legnagyobb része a távolsági forgalomból, a nagyvárosok körzeteiben lebonyolódó regionális (környéki) forgalomból és a főváros elővárosi forgalmából tevődik össze. Az utasszám 60 százaléka és a teljesítmény egyharmada az Oslo körüli forgalomból ered. Elővárosi forgalomban itt naponta mintegy 80 000 utast szállítanak.

A vasúti teherforgalom nagyrészt hagyományos tömegáru (érc, ásványok, fa és faipari termékek) szállítását végzi; de az utóbbi időben a szállított áru volumene csökken. *Ezért az NSB értékes készáruk szállítására, a kombinált forgalom és a nemzetközi kapcsolatok fejlesztésére törekszik.* Az 1988-ban Oslo—Hamburg között indított közvetlen járat, ami a szállítási időtartamot 60 óráról 26 órára csökkentette, gazdasági körökben igen kedvező fogadtatásra talált. Azóta egy Oslo—Ruhr-vidék irányvonatjárat is üzemel.

A veszteséges darabáruszállítást még 1972-ben megszüntették. Ezt a tevékenységet jelenleg egy részvénytársaság végzi, amelynek az NSB mellett az autóbusz-vállalatok a tagjai. A részrakományok vasúti szállítása iránti fokozott igényre való tekintettel 1990 óta az NSB ezt a fuvarozásfajtát is felvette a kínálatai közé, remélve, hogy elsősorban a gyorsan romló élelmiszerek szállításának a lehetőségét magához tudja vonni.

Az NSB sohasem volt nyereséges. A veszteségeit az állam fedezte. A 70-es években az állam csökkentette a beruházási hozzájárulást, ami a berendezések és a gördülőanyag leromlására vezetett. Még olyan gazdaságos és prioritást élvező beruházások is halasztást szenvedtek, mint az oslói főpályaudvar átépítése és a fővonalak felújítása. Az állam fenntartotta magának azt a jogot, hogy az összességében ráfizetéses személyszállítás tarifáinak megállapításába beleforgjon.

1990 óta az NSB külön tartja nyilván a pálya- és az üzemköltségeket. *Az állam szabja meg a pályafenntartás és -felújítás mértékét, és rendelkezésre bocsátja az elvégzendő munkákhoz szükséges anyagi eszközöket.*

Az elővárosi és regionális forgalom költségeihez az állam hozzájárulást ad, bizonyos mértékig szállítási teljesítményt vásárol az NSB-től.

A távolsági személyforgalmat úgy bonyolítják, hogy az a költségeket fedezze.

Az NSB vállalkozói szabadsága mértékadóan az egyes ágazatok részére biztosított támogatás nagyságától függ.

Árpád-kori megállóhely

A Budapest, Nyugati pályaudvar—Fót—Veresegyház—Vác vasútvonalon új vasúti megállóhelyet nyitott meg a forgalom előtt a MÁV. A megállóhely Veresegyház területén létesült, az Ivacs nevet viselő hétvégi telepen.

Ivacs ezer évvel ezelőtt már falu volt, amint azt *dr. Mesterházy Károly* és *Horváth Lajos* évtizedekig tartó ásatásai bizonyították. Oklevél Ivacs falut 1384-ben említi legelőször, amikor a település Mária királynétól engedélyt kapott csütörtöki hetivásár tartására. Valamilyen kedvezőtlen körülmény hatására azonban a falu elnéptelenedett, írják le, ekkor említik elhagyott kőtemplomát is. A kőtemplom maradványait az említett régészkettős az 1960-as évek elején tárta fel. *A visszatemetett romok mintegy 500 méterre vannak a most megnyílt Ivacs nevű vasúti megállótól.*

Ivacs egykori falu neve valószínűleg az „iva", azaz tiszafa jelentésű szóból származik „cs" kicsinyítő képzővel. Tiszafa jelenleg egy sem található a környéken, de tudunk róla, hogy a rátóti botanikus kertben nagyon otthonosan növekednek a tiszafák.

Fenyőerdő zöldje teszi manapság kellemessé a most már vasúti megállóval is rendelkező hétvégi telepet. A telep és a fenyőerdő között terül el a hangulatos Pamuttó, mely nevét a Pamutipari Horgászegyesület horgászházáról kapta. Az új vasúti megálló nemcsak a víkendesek hétvégi közlekedését könnyíti meg nagymértékben, hanem az errefelé lakó, tóparti veresegyháziakét is.

NEGYVENEGY ÉV — SZOLGÁLATBAN

„Ismerem a vasút múltját, milyen lesz a jövője?"

Negyvenegy év és százkilencven nap — hosszú idő. Ennyit szolgált a vasúton nyugdíjazásáig *Bozi Pál* sarkadi forgalmi szolgálattevő. Nyugdíjazását követően beszélgettünk vasúti pályafutásáról, annak jelentősebb állomásairól.

Vasutas családból származik. Nagyapja, aki pályaőr volt, 32 évet szolgált a vasúton. Édesapja négy évtizeden át volt hűséges a MÁV-hoz. Így aztán az érettségi után nem sokat töprengett, hova menjen dolgozni. Pályamunkásnak vették fel a vasútra, s csak később került át a forgalomhoz. Tanult, egymás után rakta le a szakvizsgáit, míg végül 1955-ben fejére tehette a vörös sapkát és elindította az első vonatot. Forgalmi szolgálattevőként dolgozott hosszú évekig. Gyulán, majd Kötegyánban, s az utóbbi nyolc évet Sarkadon szolgálta le.

— Hogyan emlékszik vissza a gyulai évekre?

— *Számomra ezek az évek felejthetetlenek voltak.* Nemcsak azért, mert itt kezdtem a forgalmi szolgálatot, hanem azért is, mert együtt dolgozhattam édesapámmal, aki akkor ott raktárnok volt. Emlékszem a kezdeti évekre: még gőzösök vontatták a vonatokat. A szűkös vágányhelyzet miatt nem kis gondot jelentett a vonatok összeállítása, az élővel és romlandó áruval megragott kocsik Békéscsabára meghatározott időre való eljuttatása. *Gyulán éltem meg az 1970-es árvizet, amely tőlünk, vasutasoktól is megfeszített munkát igényelt.* Rajtunk múlott, hogy a veszélyeztetett településekről kimenekített lakosság biztonságos helyre jusson.

— Sarkadról az újságolvasónak, a cukorrépa feldolgozása jut eszébe...

— Igen, tulajdonképpen nálunk az őszi forgalom egyet jelentett a répakampánnyal. Nyolc szezont dolgoztam végig, az első három év volt számomra a legnehezebb. Különösen sok munkát adtak a gyárból kikerülő üres kocsik szétsorozása és továbbítása. Később, a fordaszerelvények beállításával könnyebb lett a munkánk, elmaradt a sokmozgásos tolatás, a gyárból kitolt üres szerelvényt egy tagban küldtük tovább. *Hasonló könnyítést jelentett a dízelmozdonyok megjelenése.* Ezt csak az tudja igazán értékelni, aki Sarkadon szolgált. Korábban nemegyszer előfordult, hogy az esti órákra elfogyott a gőzmozdony vize, s mivel nálunk vízvételezésre lehetőség nem volt, a gőzös vonatát itthagyva Gyulára ment vizet vételezni. Aztán visszapöfögött Sarkadra — ez azonban jelentős időkiesést okozott.

— Hogyan gondol vissza a négy évtizedre?

— Sokat változott a vasút. Amikor a pályafenntartáshoz kerültem még pályakocsikra raktuk föl a talpfákat, és a pályakocsi oldalán ülve lábbal rúgtuk azt — télen és nyáron egyaránt, kitéve az időjárás viszontagságának. Ma mindez, már a múlté. *Sokat tudó gépek, eszközök segítik az embert, megkímélik a nehéz fizikai munkától.* De a forgalom területéről is említhetnénk változásokat. Vasutasgyerek voltam, korán megismertem a vasút szépségét, nehézségeit. Megszerettem ezt a felelősségteljes, nehéz munkát és úgy érzem, az elmúlt negyvenegy év alatt azt csináltam, amit szerettem, legjobb tudomásom szerint szolgáltam a vasútat. Érzelmileg nagyon sok szál köt idé.

— Pár hónapja nyugdíjas, hogyan telnek napjai?

— Most még csak ismerkedem a nyugdíjas élettel. Kertes családi házban lakom Sarkadon, így a ház körül mindig találok elfoglaltságot. Gondolataim azonban gyakran a vasúton járnak. Kollégáimmal, ha találkozom felelevenítjük a régi, közös emlékeket. A vasút múltját ismerem, szeretném tudni a jövőjét is. S ha jön a következő répakampány, rám továbbra is számíthatnak...

Gellért József

Bronz érdemkereszt a körzeti megbízottnak

A Magyar Köztársaság elnöke március 15-e alkalmából bronz érdemkeresztet tüntette ki *Imre László* rendőr főtörzsőrmestert. A 003. sorszámú kitüntetést az ország első közjogi méltóságának a megbízásából Budapesten, *dr. Boross Péter* belügyminiszter adta át. A kitüntetett már tíz éve a Szombathelyi Városi Rendőrkapitányság vasútállomásra kihelyezett körzeti megbízottja. A közelmúltban találkoztam *Imre Lászlóval*, aki szívesen válaszolt kérdéseimre.

— *Hogyan lett rendőr?*

— Miután leszereltem a honvédségtől lakhelyemen, Lukácsházán megkerestem a körzeti megbízottat. Megszerettem az egyenruhát, rendőr akartam lenni. 1977. június elsején próbaidősként az őrjáróraloszlályon kezdhettem a munkát. *1979-ben elvégeztem a 10 hónapos tiszthelyettes képzőt.* Ezt egy középfokú zászlósképző követte, amely egyéves budapesti bentlakásos tanfolyamot jelentett. Közbiztonsági szakon végeztem, ezzel lehetett KMB-ésnek lenni.

— *Mi történt ezután?*

— Az iskola elvégzése után, 1982-ben a parancsnokaim felajánlották a vasútállomási körzeti megbízotti beosztást. Elfogadtam annak ellenére, hogy nem volt vasútismeretem.

— Az eltelt évtized bizonyítja, hogy tisztességesen helytállt.

— Könnyen beilleszkedtem. A vasúti rendészetvezető és munkatársai felkaroltak. Bemutatták a MÁV-ot, bevezettek a személy- és áruszállítás rejtelmeibe. A járőrözések alkalmával megismertem a sínek világát.

Németh László, a MÁV Szombathelyi Üzembiztonsági és Védelmi Főnökség 1. számú csoportjának a vezetője így emlékezett az együttműködés éveire.

— *Örömmel tapasztaltuk, hogy mennyire lelkesedik a munkájáért. Igyekezett minél többet tudni a vasútról. Legalább olyan jó vasutas lett belőle, amilyen jó rendőr.*

Imre Lászlónak több rendőri kitüntetése is van. A példamutató és kiváló vasúti munkájáért a MÁV-tól pénzjutalmat kapott. Három kislány édesapja. A felesége rendőr családból származik, ezért megértő és nyugodt hátteret biztosít ehhez a kemény, egész embert kívánó hivatáshoz.

Sz. Jakab István

PÁLYAUDVARI PILLANATKÉPEK

Ha a régen várt medárdi esővel is, de végre beköszöntött a nyár. Fotóriporterünk a Déli pályaudvaron járt, kamerájával meglesve a szezon elején készülődést. Szabó Péter csoportvezetőt és villanyszerelő munkatársait (Kovács Zoltánt és Németh Sándort) akkumulátorcsere közben érte tetten, míg Pataki Kázmér vonatvezetőt a menetrend tanulmányozásának pillanataiban kapta lencsevégre. A vakáció óta egyre több a hátizsákos diák, a Velencei-tóhoz, a Balatonhoz üdülni, víkendezni induló nyaraló.

(Jurkievicz Tibor képriportja)

MEGJEGYEZZÜK

Kegyes csalás, vagy valami más?

A magas fuvardíjak ellen igyekszik mindenki a maga módján „védekezni". Az utas elblicceli a jegyvételt, a vállalatok meg úgy okoskodnak, ahogy tudnak.

A bükkábrányi külszíni fejtés tekintélyes mennyiségű szene nagyon sok vasúti kocsit igényel. Egy idő óta föltűnt, hogy a berakott lignit csaknem eléri a felső vezetéket, vagyis az áru súlya szemmel láthatólag több mint az engedélyezett, illetve bevallott tonna. A minap aztán Füzesabonyban szúrópróbaszerűen lemértek egy teljes szerelvényt, amelynek 25 rakott kocsijából 19 volt túlsúlyos. Hevenyészett számítások szerint a bányának minden tizedik kocsiját ingyen szállította el a vasút.

Hát — ahogy mondani szokták —, ez nem semmi...

-day

A VÁLÁST MÁR KIMONDTÁK

Július 1-jétől önálló lesz a MÁV Központi Rendelő Intézet

Beszélgetés dr. Genszky Kázmér főigazgató-helyettessel a különválásról, s a betegellátásról

Bizonyára sokan emlékeznek még rá, hogy a MÁV Kórház és Központi Rendelő Intézet fogtechnikai laboratóriumának kft.-vé alakulása milyen nagy vihart kavart. Alig hogy ez az ügy nyugvópontra jutott, az a hír kapott szárnyra, hogy megszűnik a vasútegészségügy önállósága. Legújabban pedig a kórház és a rendelőintézet különválásának híre okozott nyugtalanságot a vasutas ellátottak, főként a rendszeres gyógykezelésre szoruló idős emberek körében. Attól tartanak — ezt a sajtóhoz és a Vasutasok Szakszervezetéhez küldött levelükben sokan megfogalmazták —, hogy az önállóság feladása s az intézmény megosztása veszélyezteti a hosszú évek óta megszokott színvonalú betegellátást. Az önállóságot, mint az Papp Pálnak, a Vasutasok Szakszervezete elnöke és Surján László népjóléti miniszter közötti levélváltásból is kitűnt, nem fenyegeti veszély.

— Elmondható-e ugyanez a kórház és a rendelőintézet szétválasztásáról, egyáltalán, mi indokolja az évtizedek óta egy irányítás alá tartozó jó nevű egészségügyi intézmény megosztását? — Erről beszélgettem *dr. Genszky Kázmér* főigazgató-helyettessel, a rendelőintézet vezetőjével.

— Negyven éve dolgozom a MÁV-kórházban, és ha emlékezetem nem csal, a vasútegészségügy önállóságát négyöt évenként a múltban is megkérdőjelezték — kezdte a beszélgetést. — Be kell vallanom, hogy egy ideig engem is idegesített, amikor ilyen híreket hallottam, de ma már nem látom a veszélyét annak, hogy adminisztratív úton megszüntetik a vasút-egészségügyi szolgálatot. Hogy miért nem? Azért, mert ennek külső és belső okai egyaránt vannak. A külső okok között említeném, hogy Európa legtöbb országában önállóan működik a vasútegészségügy. Ami pedig a belső okot illeti, meggyőződésem, hogy itt, Európa közepén, Magyarországon, ahol mindenben a decentralizálás felé haladunk, nem lenne szerencsés éppen az egészségügyet centralizálni.

— Valami alapja mégiscsak volt?

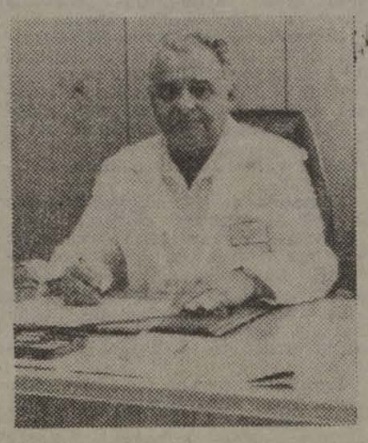
— Ha csak az nem, hogy az állami egészségügyben rendszerváltás megy végbe. S magától értetődik, hogy ennek kapcsán a honvédség, a belügy és a MÁV egészségügyi szervezeteinek, intézményeinek a jövője is szóba került.

— Eszerint minden marad úgy, ahogy jelenleg van?

— Meggyőződésem szerint igen. Ezt egyébként a közelmúltban *Jávor András* népjóléti minisztériumi államtitkár is megerősítette, amikor itt a kórházban az egészségügy aktuális kérdéseiről tartott tájékoztatót.

— Gondolom, hogy a népjóléti miniszter válasza, a VSz elnökének a levelére és az államtitkár tájékoztatója a kétkedőket is megnyugtatja. De mi a helyzet a kórház és a rendelőintézet szétválasztásával? Mi az igazi célja? Még pontosabban fogalmazva: ki jár jobban, a beteg vagy az intézmény?

— Mind a kettő. Köztudott ugyanis, hogy a vasutas biztosítottak kilencven százaléka a rendelőbe jár gyógykezelésre, s csak tíz százaléka kerül kórházba. A betegeknek azért lesz jobb, mert színvonalasabb ellátásban részesülnek. Hiszen a rendelőintézet önállóan gazdálkodik. Így több jut majd fejlesztésre, korszerű gyógyászati berendezések, orvosi műszerek beszerzésére. Eddig minden anyagi forrás a közös kalapba csordogált. Abból pedig a kórház kapott többet. A rendelőintézet dolgozói, orvosok, asszisztensek és a szakszemélyzet is jobban jár, mert reményeink szerint bérezésükre is többet tudunk fordítani.



Dr. Genszky Kázmér

Szakmai belső indítéka is volt a szétválásnak. Nagyon sok olyan osztály van, amelyet a kórházban és a rendelőben ugyanaz a főorvos vezet. A munkarend úgy alakult, hogy a főorvos délelőtt a kórházban, délután a rendelőben tölti idejét. Egy-egy sürgős beavatkozást igénylő esetnél a szakorvos nem egy esetben azért nem tudott főorvosával konzultálni, mert az éppen a kórházi műtőben volt elfoglalva. Távirányítással ezt a feladatot nem lehet jól ellátni. Az önállóvá válással ezen is változtatunk. A rendelőintézet főorvosainak megszűnik a kettős beosztása.

— Van még egy s talán ez a legnyomósabb oka a szétválásnak — folytatta a főigazgató-helyettes. — Ez pedig a jövő. *Abból kell kiindulni, hogy a vasutasságnak ma nincs alapellátása.* Hiszen a pályaorvosi rendszert még 1950-ben megszüntették. Azóta a rendelőintézet látja el az alapellátással járó feladatokat. Kapacitásának nem kevesebb, mint hetven százalékát fordítja erre a munkára, huszonöt százalékát a szakorvosi teendők és a gondozás köti le, a fennmaradó ötszázaléknyi időt a konzíliumok teszik ki.

— Ön szerint mit kellene tenni?

— Nekünk arra kell törekedni, hogy a vasutas biztosítottak alapellátása magas színvonalú legyen. Ehhez pedig arra van szükség, hogy a központi rendelőintézet elsősorban az alapellátás mögé álljon, hogy minél több beteget lehetőleg járóbetegként tudjon ellátni. *A jövő feladatai közé tartozik a pályaorvosi rendszer kialakítása.* Ez pedig szakorvosi segítség nélkül elképzelhetetlen. Feltétlenül szükségesnek tartom azt, hogy ebbe a mi szakorvosaink besegítsenek. Itt megint előtérbe kerül az önállóvá váló rendelőintézet szerepe, hiszen energiájának tetemes részét az alapellátásra kell majd fordítania.

— Ezek a változások hogyan hatnak a kórházi szakambulanciára?

— Ez kissé kényes kérdés, amit feltétlenül tisztázni kell. Szakambulanciára minden kórházban szükség van, de csak olyan mértékben, hogy az ott kezelt betegek a műtét után a szükséges ellenőrzésre visszatérhessenek. Utána a beteget át kell irányítani az alapellátást biztosító rendelőbe. Ha ez nem így történne, a kórházi orvosok olyan plusz terhelést kapnának, aminek a gyógyító munka látná a kárát. *Az a véleményem, hogy a kórháznak nagyon hatásos, jól működő intézménnyé kell válnia.* A MÁV-kórháznál maradva például most arra kellene törekedni, hogy legyen hematológiai, onkológiai és endocrinológiai osztálya, ami nincs, igény viszont van. Éppen ezért ezeket az osztályokat kell létrehozni, nem pedig a párhuzamosan működő rendelőket fenntartani. Ez egy később meglakitandó betegbiztosító szempontjából sem lesz gazdaságilag kifizetődő.

— Ha már a betegbiztosítót említette, miben különbözik a társadalombiztosítástól?

— Elsősorban abban, hogy a társadalombiztosítást jelenleg irányító szervezetek, a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság és az Országos Társadalombiztosítási Főigazgatóság állami intézmény, ha úgy tetszik hivatal. Ez mindent megmagyaráz. Az egészségügyben akkor beszélhetünk majd privatizációról, ha a különböző szervezetek, országos vállalatok, egyházak, intézmények kialakítják saját betegbiztosítójukat, és biztosítási alapon történik a gyógyító munka. *Nekünk is szorgalmaznunk kell a betegbiztosító megalakítását.* Miért? Azért, mert ha el akarjuk érni, hogy a központi rendelő az alapellátáshoz tartozzon, ez csak a vasutas betegbiztosító révén érhető el. Remélhetőleg ezzel az is megoldódna, hogy a rendelő is elfogadhatja a betegbiztosító kártyát. Ellenkező esetben fennáll annak a veszélye, hogy betegeink máshol jelentkeznek. Márpedig, ha kevesen jönnek a rendelőbe, nem tudjuk a kórházat táplálni. Úgy érzem, ezzel már késésben vagyunk, de még talán nem késtünk el.

— Szavaiból aggódás és tenniakarás egyaránt érződik. Hadd kérdezzem meg: ha megalakul a vasutas betegbiztosító, a jövőben hogyan alakul a betegellátás?

— Ha igaz az, hogy biztosítania kell az alapellátást, melyben a rendelőintézet szakorvosainak is aktívan részt kell vállalniuk, ez önmagában véve is garancia. A válaszom tehát az, hogy betegeink színvonalas ellátásban részesülnek.

— Úgy tudom, hogy a kórház és a központi rendelőintézet „házasságát" már felbontották.

— Igen, ez a döntés már korábban megszületett. Hivatalosan július 1-jétől leszünk önállóak.

Legújabb értesülésünk szerint a Vasútegészségügyi Igazgatóság már országosan megszervezte a pályaorvosi rendszert, ami megfelel a háziorvosi rendszernek. Ugyancsak megszervezték a vasútegészségügyi szolgálat háziorvosi, ügyeleti készenlétét.

Visi Ferenc

Dr. Végh Márta belgyógyász a beteg vérnyomását méri
(Fotó: Tüttő)

Szigorú ellenőrzés a vonatokon

A szombathelyi igazgatóság területén már június 15-től, a főszezon beindulása előtt megkezdték a szigorított ellenőrzéseket, az idegenforgalmilag érintett szakaszokon — főleg a Balaton északi partján — közlekedő vonatokon.

Civil ruhás igazgatósági dolgozók, helyi és átirányított fővizsgálókkal, állandó rendszerességgel, de változó és kiszámíthatatlan időszakokban „megszállnak" egy-egy személyszállító szerelvényt. A minden ajtóban egy időben megjelenő és dolgozni kezdő ellenőrök elől lehetetlen lesz a menekülés.

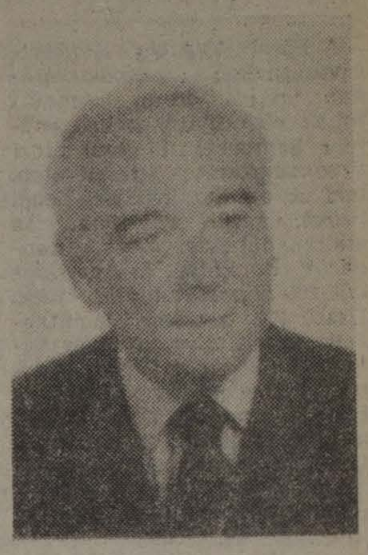
Dr. Petényi Győzőné, az igazgatóság személyszállítási csoportvezetője hangsúlyozta, hogy nem a büntetésekből akarják a megcsappanó bevételeiket pótolni. Mindezek ellenére megengedhetetlen, hogy a rendkívüli súlyos anyagi gondokkal küzdő MÁV „potyautasokat" szállítson.

Bíznak abban, hogy minden tisztességes és becsületes utas nem találja megalázónak, felesleges molesztálásnak, hogy egy hosszabb útja során esetleg több ellenőrzéssel is találkozik.

(Sz. J. I.)

Huszonöt év

A vasútegészségügy szolgálatában



Dr. Veress László, a szegedi területi egészségügyi központ igazgató-főorvosa március 1-jén nyugállományba vonult. 1956 szeptemberében a szegedi Orvostudományi Egyetemen „Summa cum laude" általános orvosi oklevelet szerzett. Már hallgatóként gyakornokoskodott az Igazságügyi Orvostani Intézetben, ahol végzés után kinevezett gyakornok, 1958 októberétől tanársegéd, majd három évvel később adjunktusi kinevezést kapott. 1959. decemberben szakvizsgázott igazságügyi orvostanból, ezt követően megbízták a Szegedi Megyei Bíróság igazságügyi orvosszakértőjévé. *A Magyar Államvasutakkal, illetve a vasútegészségüggyel 1967. május 1-jétől jegyezte el magát*, amikor felkérték az igazgatóság I. igazgatási és jogi egészségügyi osztály egészségügyi főcsoport főorvoshelyettesének.

— MÁV-hoz kerülésemnek tulajdonképpen szubjektív indítékai voltak — emlékezik a kezdetre. — Közülük talán a legdöntőbb: a vasútegészségügy akkori egyik vezetőjének, *dr. Romhányi Istvánnak* megbízásából évekig a belgyógyászaton rendeltem, s ott módom volt nemcsak a kollégákkal, a betegekkel, hanem a vasútegészségügy belső működésével is megismerkedni. A másik ok: az igazságügyi orvostan azáltal, hogy gyakorlatában a törvényi szabályozásnak, az egészségügyi szervezésnek számos eleme jelen van, bizonyos előképzettséget is jelentett, így a baráti hívásnak örömmel tettem eleget.

A vasútegészségügy átszervezésével 1972-ben a TEK igazgatóhelyettese lett, majd 1973. január 1-jétől Budapestre, a Vasút-egészségügyi Igazgatóságra került.

— Az előzményeket csak röviden említeném: igyekeztem megbecsülni azt a lehetőséget, hogy a vasút rögtön vezetői beosztásba fogadott — folytatta. — *Előadásaimmal és dolgozataimmal hívtam fel az akkori vezetők figyelmét magamra.* Akkor már dolgoztam kandidátusi értekezésemen, amely egyszerre volt igazságügyi orvostan és a vasúti személysérülések témája. A vasútegészségügy személyi összetétele nem elsősorban tudományos ambíciójú emberekből állt, hanem nagy tudású, praktizáló orvosokból. Így lettem a Vasút-egészségügyi Igazgatóságon az orvosi osztály vezetője, majd egy évvel később igazgatóhelyettes.

— Ezáltal tevékeny részese lett a vasútegészségügy átszervezésének...

— *Tulajdonképpen ennek alapját a vasútról szóló 1968. évi IV. törvény képezte, amely deklarálta a vasút-egészségügyi szolgálat önállóságát.* Ez lehetőséget adott arra, hogy az akkori szervezési elvek szerint, megelőzve az országos viszonyokat, mi egy olyan átszervezést hajtsunk végre, amelyik összekapcsolta az ellátási szinteket, az alapellátást egy nagyon jól felerősített bázis rendelőintézeti hálózattal és nemzetközi elismerésnek is örvendő budapesti központú kórházzal, szanatóriummal. Ezek egybekapcsolódva egységes működési elvet, egységes gyakorlatot valósítottak meg. A mi modellünkben a megelőzés, a gyógyítás és utógondozás egységes egészt képező ellátási rendszerben volt biztosítható. *A vasúti közlekedéssel kapcsolatos tudományos munkámat e téren is tudtam kamatoztatni.* Néhány javaslatomat mindmáig alkalmazzák a gyakorlatban.

— Családi okok miatt került vissza Szegedre, a TEK igazgató-főorvosa lett. Több mint 17 éven át dolgozott e munkakörben. Ez idő alatt a Dél-Alföld, és benne Szeged vasút-egészségügyi helyzete nagymértékben javult.

— A vasút-egészségügyi szolgálat korábbi híre, neve és eredménye önmagukban is vonzóak voltak. *Szegeden különösen rangja volt e munkának. Hozzánk kerülni főállásba, megtiszteltetés jelentett.*

— Hány orvos gyógyít a TEK területén?

— Mintegy 65-70 orvos gondoskodik vasutasaink egészségügyi ellátásáról.

— Milyen az ellátás?

— Az itt folyó munka szervezettsége, a rendelők felszereltsége korszerű ellátást tesz lehetővé. A szegedi rendelőintézeten kívül az elmúlt időszakban Kiskunhalason, Orosházán épült új üzemi rendelő. A békéscsabai szellemében is megújult. Baján, Szentesen üzemi fogászatot létesítettünk, hogy csak egy párat említsek. Tevékenységünk sikeréhez hozzájárult a szakszervezet, illetőleg az ÖTA támogatása is.

Dr. Veress László vasúti pályafutása alatt mindig a vasutasok érdekét képviselte. Ezért nem meglepő, hogy a Vasutasok Szakszervezetében is vállalt feladatot.

— *Tíz éven át a központi vezetőség és az elnökség tagja voltam.* Több alkalommal felkértek egy-egy szakkérdés véleményezésére. Egyúttal összekötő is voltam a VSz elnöksége és a vasút-egészségügyi szolgálat között egy-egy perspektivikus ügyben.

1973-ban megszerezte az orvostudományok kandidátusa tudományos fokozatot. Dolgozatának tárgyául a vasúti személyi sérülések vizsgálatát választotta. 1975-ben címzetes egyetemi docens, tíz évvel később címzetes egyetemi tanár címet adományoztak részére. 1973-tól a Vasútegészségügy című folyóirat szerkesztője. *Hazai és nemzetközi szakfolyóiratokban közel 100 tudományos cikket publikált.* Több mint két évtizede tevékenykedik az UIC, illetve az OSZZSD orvosi bizottságaiban. Tavaly Magyarországon rendezték 40 ország részvételével az UIMC soros tudományos kongresszusát, amelynek elnöke volt.

— Március 1-jétől nyugdíjas. Hogyan telnek napjai?

— Egyelőre semmi különbséget nem észlelek. Néhány korábbi feladatom a vasútegészségügyben továbbra is megmaradt. Ezek közül kiemelném a folyóirat-szerkesztést. Az egyetemi ifjúsággal továbbra is szívesen foglalkozom. Két intézet oktatómunkájában nyílik lehetőségem a közreműködésre. Igyekszem a lehető legjobban felkészülni, lépést tartani a tudománnyal. Életem fontos része a zene, amivel talán most többet tudok foglalkozni. Diákéveimben zongoráztam. Most az egyházi zene érdekel. Egy templomban orgonálok.

Gellért József

Gyors- és gépíró szakmai tábor

A Magyar Gyorsírók és Gépírók Országos Szövetségének MÁV Vezérigazgatóságon működő *Radnai Béla* helyi csoportja 1992. július 5—12. között a Mechwart András Szakközépiskolában szakmai táborozást rendez, amelyen a résztvevők szaktanári vezetéssel mind gyors-, mind pedig gépírásban — legyen az mechanikus, elektromos, — gyakorlóórákon fejleszthetik tudásukat.

És hogy mennyit fejlődtek? Azt lemérhetik a szakmai tábor záróversenyén, amelyet egy minden bizonnyal jó hangulatú búcsúest követ. A tábor részvételi költsége 4200 Ft, amely magában foglalja a szállást, és a napi háromszori étkezést.

Érdeklődni a helyi csoport elnökénél, *Kósa Antalnál* lehet a 01/36-33-as telefonon, vagy az 1220-660/163 melléken.

Első helyezés, kitüntetéssel

Pécsi fúvósok Bambergben

A Pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekar tolmácsolásában május 28-án csendült fel az első nyitókoncert zenéje a bambergi I. nemzetközi fúvószenekari fesztiválon, melyet az Észak-bajor Zenei Szövetség 40 éves fennállása alkalmából szerveztek. A rendezők Európából és Amerikából 208 zenekart hívtak meg. Ebből 173 zenekar jelentkezett minősítésre. A négy kategória közül a Pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekar a legfelső kategóriában indult, ahol az elérhető 36 pontszám közül 34-et szerzett meg. Ezzel az eredménnyel a kategórián belül első helyezést ért el, kitüntetéssel.

A nemzetközi zsűri értékelésében külön kiemelte a versenykiírásban szereplő három kötelező darab közül kiválasztott *Paul Huber* Evocazioni című művének előadását, melyre a Pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekaron kívül csak egy, a moszkvai hivatásos városi zenekar vállalkozott. A szabadon választott *Lendvay Kamilló* ünnepjáték-nyitány különleges hangzású megszólaltatása elismerést váltott ki.

A koncert utáni értékelésen a nemzetközi zsűri külön kiemelte, hogy a Pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekar által tolmácsolt zene hangzásvilágában olyan új irányvonalat képvisel, amely még egyedülálló a fúvószenekarok között.

Neumayer Károly karmester, a Pécsi Liszt Ferenc Zeneművészeti Főiskola trombitaművész adjunktusa szakmai felkészültségének bizonyítéka, hogy az általa vezényelt 86 fős amatőr zenekar a szimfonikus hangzású zene igényes megszólaltatásában ilyen kiemelkedő eredményt ért el. Az 1945-ben alakult kétszeres nívódíjas kiváló együttes címmel kitüntetett zenekar néhány évvel ezelőtt Ostravában, valamint a siklósi nemzetközi fúvószenekari fesztiválon két ízben első helyezést ért el. *Kiemelkedő eredményei eléréséhez a MÁV Pécsi Igazgatóság és a Vasutas Művelődési Ház erkölcsi és anyagi támogatása nagymértékben hozzájárult.* Külön köszönet illeti meg *Busch Károly* igazgatót, a MÁV Pécsi Igazgatóság vezetőjét, aki a zenekar tiszteletbeli elnökeként hosszú évek óta segíti a zenekar munkáját.

A vasutaszenekar a versenyprogramon kívül részt vett több rendezvényen is, így az I. Intercity szerelvény bambergi megérkezésének tiszteletére rendezett ünnepségen, melyre a bambergi főpolgármester *Busch Károly* igazgatót és a Pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekart hívta meg. A zenekart Bamberg egyik városrésze, Gaustadt látta vendégül, ahol több alkalommal és helyszínen nyerte meg a zenecértő közönség elismerését.

A sok magyar történelmi kapcsolatokkal rendelkező város dómterén 6000 énekes és zenészegyüttes szereplésével a fesztivál záróakkordjaként hangzott el az Európa-himnusz, közvetítve a népek egységét, békére törekvését a zenén keresztül.

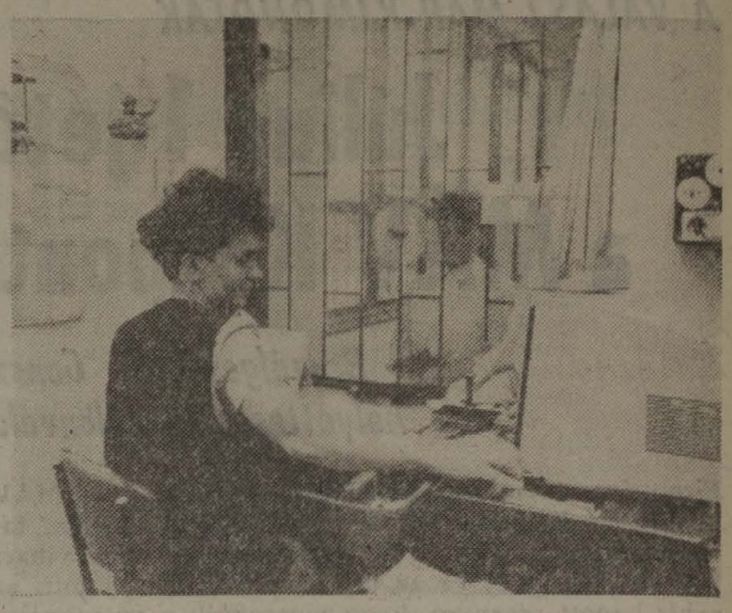
Csecke Gábor
elnök

Visszapártolt fuvaroztatók

A déli szomszédainknál dúló háború szerencsére nem okozott visszaesést Nagykőrös közvetlen áruforgalmában. Sőt, a vasúti fuvarozás az utóbbi időben némi fellendülést mutat. Bár a MÁV sem olcsó szállító manapság, de a lassan elviselhetetlen költséggel járó közúti utaztatás helyett sok cég ismét a vasutat veszi igénybe.

Helyi viszonylatban a CÁT és az erdészet rönkfaszállítmányainak van jelentősége. E portéka szinte egész évben ad munkát a kőrösi vasutasoknak is. De nem lebecsülendő a Nafag készáruexportja sem. Az utóbbi cég átalakulásától az árutömeg további növekedését remélik a vasutasok. A konzervgyár is megtért a vasúthoz, az üveg csomagolóanyagokat újabban megint irányvonatokkal hozatja a hazai öblösüveggyárakból.

Az exportárut ma már gyakorlatilag teljes egészében a korszerű, könnyen kezelhető konténerekben továbbítják. Hetente 160—210 speciális kocsi hagyja el a kőrösi állomást.



Zugló állomáson Boldizsár Tünde pénztáros mindig udvariasan szolgálja ki az utasokat

Lövészverseny

A hatvani MÁV Lövészklub a közelmúltban rendezte meg a vasúti lőtéren légpuska- és kispuskaversenyét. Az általános és középiskolások mellett felnőtt női és férfikategóriában mérték össze erejüket a sportot kedvelők.

A felnőtt férfiaknál *Balázs Tibor*, a MÁV-klub versenyzője 92 körrel, a nőknél *Shöder Mariann*, az apci Sólyomvölgyi Klub versenyzője 85 körrel győzött kispuskaversenyszámban.

Az ifjúsági kategóriában *Misku Csaba* 81, *Révész Mónika* 79 körrel lett az első. Mindketten a hatvani MÁV-klub tagjai. Légpuska-kategóriában *Bereczki Szabolcs* és *Pálinkás Erika* jeleskedtek a hatvani klub színeiben.

Van szabad beutaló

Az alábbiakban közöljük a szabad, kedvezményes üdülési lehetőségeket. Jelentkezni lehet a Vasutasok Szakszervezete szociálpolitikai ügycsoportjánál munkanapokon 9—13 óráig a 19-77, 48-13, 19-57/165. sz. telefonszámon. A beutalójegyeket az alapszervezeteken keresztül juttatjuk el a jelentkezők részére. Beutalójegyet csak rendkívül indokolt esetben, megfelelő igazolásokkal ellátva fogadunk vissza.

MAGASLAT

Mátrafüred VIII. 26.—IX. 8. I. o. hp. 9800 Ft, **Mátrafüred** VIII. 26.—IX. 8. II. o. egyéni 4200, **Lillafüred** VIII. 26.—IX. 8. I. o. egyéni 4760, **Galyatető** IX. 17—30. I/A. hp. 12 040, **Mátrafüred** IX. 9—22. I. o. hp. 9800, **Mátraháza** IX. 10—23. I. o. hp. 9800, **Mátrafüred** IX. 23.—X. 6. I. o. hp. 9800, **Pécs** IX. 11—24. II. o. hp. 8400, **Mátrafüred** IX. 23.—X. 6. II. o. hp. 8400, **Pécs** IX. 25.—X. 8. hp. 8400, **Bakonybél** IX. 10—23. III. o. hp. 6720, **Bakonybél** IX. 24.—X. 7. III. o. hp. 6720, **Galyatető** IX 17—30. I/A. egyéni 6020, **Miskolctapolca** IX. 3—16. I. o. egyéni 4900, **Mátrafüred** IX. 9—22. I. o. egyéni 4900, **Miskolctapolca** IX. 17—30. I. o. egyéni 4900, **Lillafüred** IX. 13—30. II. o. egyéni 3900, **Bakonybél** IX. 10—23. III. egyéni 3360.

GYÓGY:

Hajdúszoboszló Hortobágy VIII. 27.—IX. 9. II. o. hp. 9520, **Hévíz** Panoráma VIII. 27.—IX. 9. I/A hp. 13 720, **Hévíz** Panoráma IX. 24.—X. 7. I/A. hp. 13 720, **Hévíz** Panoráma IX. 10—23. I. o. hp. 11 480, **Hévíz** Panoráma IX. 24.—X. 7. I. o. hp. 11 480, **Gyula** IX. 22.—X. 5. I. o. hp. 9800, **Hévíz** Pátria IX. 2—15. II. o. hp. 9520, **Hajdúszoboszló** Hortobágy IX. 10—23. II. o. hp. 9520, **Hévíz** Flavius IX. 16—29. II. o. hp. 9520, **Hévíz** Postás IX. 24.—X. 7. II. o. hp. 9520, **Hajdúszoboszló** Hortobágy II. o. hp. 8400, **Hévíz** Flavius IX. 30.—X. 13. II. o. egyéni 4760.

BALATON:

Szántód Rév VIII. 31.—IX. 13. II. o. hp. 7280, **Balatonföldvár** Balaton VIII. 31.—IX. 9. I. o. hp. 5600, **Szántód** Aranyhíd VIII. 31.—IX. 13. I. o. egyéni 3920, **Siófok** Ezüstpart IX. 9—22. I/A. o. hp. 8960, **Balatonföldvár** Sólya IX. 2—15. I. o. hp. 7840, **Siófok** Azúr IX. 11—24. I. o. hp. 7840, **Siófok** Ezüstpart IX. 15—28. I. o. hp 7840, **Balatonboglár** Liget IX 1—14. II. o. hp. 7280, **Balatonföldvár** Ibolya IX. 2—15. II. o hp. 7280, **Siófok** Viola IX. 11—24. II. o. hp. 7280, **Balatonfüred** Horizont IX. 10—23. III. o. hp. 6160, **Balatonföldvár** Balaton IX. 10—19. I. o. hp. 5600, **Siófok** Ezüstpart IX. 1—7. I. o. hp. 3920, **Balatonföldvár** Ibolya IX. 2—15. II. o. egyéni 3640.

SZANATÓRIUM:

Parádfürdő VII. 15.—VIII. 4 II. 6300, **Parádfürdő** VIII. 26.—IX. 15. II. o. 6300, **Parádfürdő** IX. 2—22. II. o. 6300, **Parádfürdő** IX. 9—29. II. o 6300, **Parádfürdő** IX. 23.—X. 13. II. o. 6300, **Siófok** IX. 7—27. II. o. 6300, **Siófok** IX. 28.—X. 19. II. o. 6300, **Balatonföldvár** IX. 14.—X. 4. I/A. o. 7770, **Balatonfüred** VIII. 26.—IX. 15. III. o. 5670. (A szanatóriumi jegyek egy főre érvényesek.)

Jelen hirdetésünkre 1992. június 26-ig várjuk a jelentkezőket.

Lakáscsere

Elcserélném Kőbánya felső állomásnál 34 négyzetméteres szobakonyhás komfortosított, gázfűtéses önkormányzati udvari lakásomat másfél szobás lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 64-56-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest XIII., Hajdú út 9. II/14. 58 négyzetméteres 1+2 félszobás, étkezős, parabolaantennás tanácsi lakásomat másfél szobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: a 35-09-es üzemi, vagy a 122-0660/507 mellék városi telefonszámon, Csizmadiánénál.

Elcserélném 60 négyzetméteres 2 szobás, étkezős, cserépkályhás, földszinti, udvari MÁV-lakásomat egy másfél szobás, komfortos tanácsi, külön bejáratú szobákkal, vagy kettő 20-25 négyzetméter körüli tanácsi lakásra (Zugló előnyben). Érdeklődni lehet a 252-8533/69, 71-es melléken a délelőtti órákban.

Elcserélném Sopron közelében levő, lövői másfél szobás, kertes MÁV-lakásomat hasonló budapesti vagy Pest környéki lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet személyesen vagy levélben: Lovas Ferenc, Lövő, 34. őrház.

Elcserélném 62 négyzetméteres 2,5 szobás, mellékhelyiséges (nagy kertes, gyümölcsös, gázas, baromfiudvar), telefonos MÁV-lakásomat kisebb 1,5 vagy 1 szobás tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 148-7859-es telefonszámon 18 óra után.

Elcserélném szentesi 65 négyzetméteres, első emeleti 1+2 félszobás MÁV szolgálati lakásomat kecskeméti vagy kiskunfélegyházi MÁV szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: a 71-03-as üzemi telefonszámon egész nap.

Elcserélném Budapest, káposztásmegyeri tanácsi, 36 négyzetméteres másfél szobás összkomfortos, földszinti lakásomat kecskeméti vagy budapesti hasonló lakásra, lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni lehet: Tóth István, Budapest, Galopp u. 7. 1046.

Elcserélném budaörsi MÁV-állomáson levő, 67 négyzetméteres 2 szobás komfortos, első emeleti, kertes lakásomat bármilyen budapesti 1 szobás komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: a 252-3305-ös telefonszámon.

Elcserélném István telki megállónál levő 60 négyzetméteres komfortos, gázkonvektoros 1+2 félszobás, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb, nem szolgálati lakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: a 271-8535-ös telefonszámon egész nap.

Elcserélném a XX. kerületben levő 72 négyzetméteres 2,5 szobás, ebédlős, összkomfortos tanácsi lakásomat hasonló nagyságúra. Káposztásmegyer előnyben. Érdeklődni lehet: Muhari, XX., Újtelep u. 4. IV/12.

Elcserélnénk tanácsi egyszobás és 60 négyzetméteres vasúti egyszobás komfortos bérlakásainkat egy, legalább kétszobás lakásra. Érdeklődni lehet: a 65-96-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném budapesti lakásra békéscsabai 1+2 félszobás, telefonos, összkomfortos, 53 négyzetméteres öröklakásomat, vagy eladnám 18 ezer Ft/négyzetméteres áron. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01 68-07-es vagy a 113-1288-as telefonszámokon (Balkusné).

Elcserélném vagy eladnám VI. kerületi 75 négyzetméteres utcai, világos, földszinti, gázfűtéses öröklakásomat, mely üzletnek is alkalmas, 50 négyzetméteres, központi, távfűtéses vagy gázfűtéses öröklakásra, 1—2 emeletig. (Kelenföld, Rákospalota előnyben.) Érdeklődni lehet: a 122-9872, 122-1691-től 895-ig, porta-telefonszámokon, 7—17 óráig, vagy személyesen: Csengery u. 32. fszt. 6. (Minárikné).

Elcserélném XV., Széchenyi utcai 1+½ szobás összkomfortos, 55 négyzetméteres, magasföldszinti MÁV-bérlakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra vagy MÁV-bérlőkijelölésű tanácsi lakásra. (XV. kerület, Káposztásmegyer.) Érdeklődni lehet: munkanapokon a 22-14-es üzemi vagy a 114-0017-es városi telefonszámokon, illetve személyesen 17 óra után a Bp. XV., Széchenyi u. 4. fszt. 1. (Angyal Zoltán) címen.

Elcserélném budapesti egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló győri lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 169-7303-as városi telefonszámon.

Elcserélném 37 négyzetméteres, földszinti egyszobás komfortos MÁV-bérlakásomat kicsit nagyobbra, esetleg galériás vagy galériázhatóra. Érdeklődni lehet: Vigh Jánosné, Bp. 1475. Pf. 252.

Elcserélném VI., Bulcsú utca 4. szám alatt levő 60 négyzetméteres 2 szobás, földszinti, összkomfortos vasúti bérleményemet Budapest vagy Komárom, illetve Komárom környéki hasonló vagy kisebb kertes lakásra, lakásra. Érdeklődni lehet: Horváth János, Bp. VI., Bulcsú u. 4. 1062.

Elcserélném 51 négyzetméteres, telefonos, összkomfortos kettőszobás, előteres, mellékhelyiséges, déli fekvésű, III. emeleti, világos, távfűtéses, OTP-s lakásomat nagyobb méretű, előteres, mellékhelyiséges, tanácsi, telefonos lakásra, értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet levélben: Hollós Árpádné, Budapest 94. Postafiók 267. 1461.

Elcserélném 37 négyzetméteres, kertes, déli fekvésű, első emeleti másfél szobás komfortos vállalati bérlakásomat hasonló MÁV- vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval, vidékre is. Érdeklődni lehet: a 19-77 vagy a 122-1893/187-es telefonszámokon.

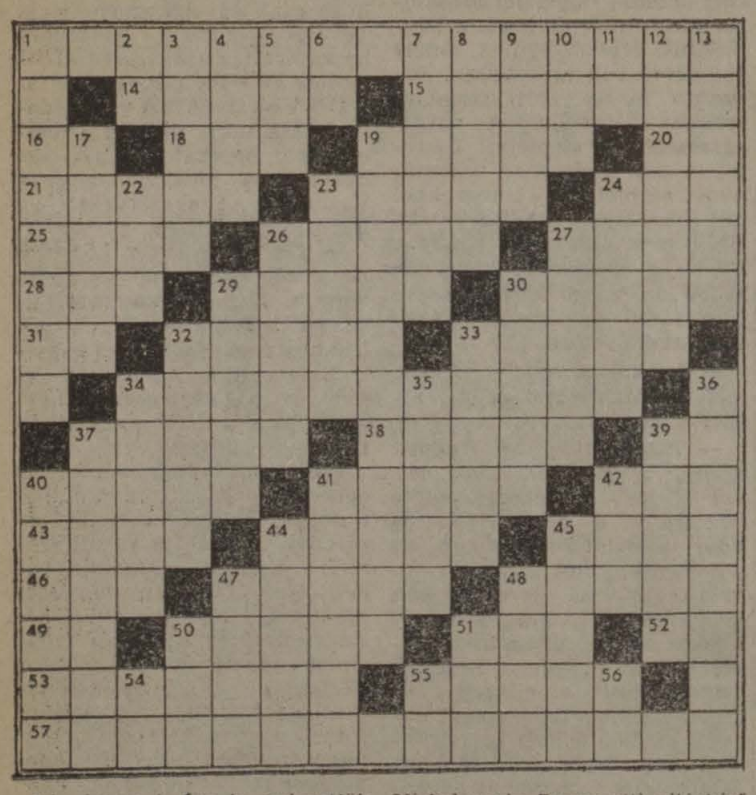
Elcserélném 62 négyzetméteres 1 külön bejáratú és 2 egymásba nyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-lakásomat hasonló fokozatú 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki, hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: a 127-3963-as vagy a 164-2536-os telefonszámokon.

Kéregetők a vasútállomáson

Utazásaim során a közelmúltban Székesfehérváron is töltöttem pár napot. Gyakran megfordultam a MÁV-pályaudvaron, de sajnos nem szólhatok róla az elismerés hangján. Rendszeresen agresszív kéregető zavarja az utasokat, ha pénzhez jut, a büfében issza el. A hatóságok és az állomásfőnökség illetékesei nagyobb gondot fordíthatnának arra, hogy ilyen jelenség ne zavarja az emberek utazását, kikapcsolódását. Meg kellene tenni a szükséges intézkedéseket, hogy a vasútállomás területén ne tartózkodjanak kéregetők, és ittas egyének, mert veszélyeztetik a kulturált utazási körülményeket.

Farkas Béla
Kaposvár

Kettő is van belőle



Vízszintes: 1. Így is emlegetjük az USA-t. 14. ..., László (1703—1764) dalköltő. 15. Választ adó. 16. Eper fele. 18. Férfinév. 19. Zenta. 20. Német viszonyszó. 21. ... Hansi (1873—1934) osztrák színésznő. 23. Ritka női név. 24. Kevert sár. 25. Sivatagi hajó. 26. Keletkező. 27. Indul. 28. Autóiskola. 29. A nyugati szemináriumok főistene. 30. Vietnámi város. 31. A tantál vegyjele. 32. Nem ereszt be. 33. Ikrek. 34. Szabályszerűség (latin). 37. Belsőázsiai hegység. 38. Olasz város. 39. A conto (röv.). 40. ... Chandra Venkata, Nobel-díjas indiai fizikus. 41. Zala megyei helység (ék.-hiány). 42. Latin üdvözlés. 43. Pirul ikerszava. 44. Egy északi városunkig. 45. Betakarít. 46. A Talpalatnyi föld főalakja (Jóska). 47. Nincs egy negyedóra! 48. Aranynyúlnak is nevezik Dél-Amerikában. 49. Hamis, talmi. 50. Mohács környéki patak. 51. A Tisza mellékfolyója. 52. Állati lakhely. 53. ... Manuel Estrada (1859—1924), Guatemala egykori elnöke. 55. Amely helyre. 57. A világirodalom legszebb versei közé sorolják.

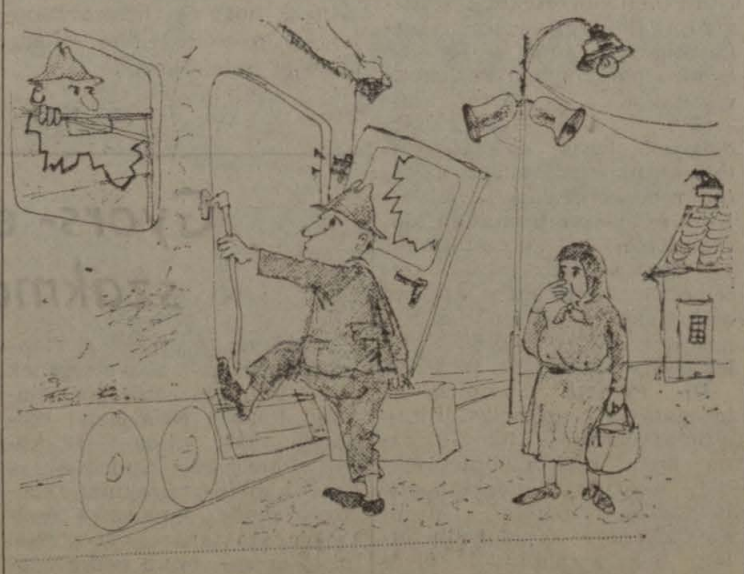
Függőleges: 1. A foghíjasok tudományos neve. 2. Spanyol napilap. 3. Az Árpád-ház ősanyja. 4. ... Donatien Alphonse marquis de (1740—1814) francia író. 5. Friss. 6. Folyékony. 7. Haszonbér. 8. Ajtó is, teke is van ilyen. 9. Hangulata vége. 10. Török méltóság. 11. Végtelen mák. 12. Déli-európai nép. 13. Hajdú-bihari község. 17. Michelangelo Buonarotti világhírű szobra. 19. Egy földrajzi név. 22. Beviszből egy darab! 23. Teremt, szervez. 24. Vissza: kisebb rendű vitorlás hajó. 26. Egy darabot leszurkol! 27. ... sebes, erdélyi város. 29. A-val a végén görög sziget. 30. Amit nemigen láthatsz. 32. ... Atatürk, török államférfi volt. 33. Fatörzsből készült csónak Polinéziában. 34. ... Charles-Ferdinand, svájci francia regényíró. 35. Alba ... Székesfehérvár. 36. Körömlakklemosó. 37. Kezet fog. 39. Ilyen beszéd is van. 40. Kis település Zalában. 41. A dallamok egyike. 42. Portéka. 44. Határfolyó, németesen. 45. Dísznövény. 47. Megtörtént dolog. 48. ... I-tenger, fő kikötője Taganrog. 50. A króm és a foszfor vegyjele. 51. Német személyes névmás. 54. Igekötő. 55. Osztrák és spanyol autójelzés. 56. Nagyobb, mint a gally.

Beküldendő: az ország neve, amelyben a függőleges 19. alatti található.

Beküldési határidő: július 8.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Finnország.

Könyvutalványt nyertek: László József, Budapest, József u. 46. 1034; **Cziráki Magdolna,** Pétfürdő, Akácfa u. 133. 8105; **Fehér Viktor,** Kazinebarcika, Táncsics M. u. 51/A 3700; **Gyurics József,** Dilés, Fogarasi u. 8. 6794; **Horváth Magdolna,** Budapest, Karikás Frigyes u. 1/A 1138.



Kérjük, hogy a gyermekek és utastársaik érdekében a kocsiajtókat csapják be. A leszakadt ajtó balesetveszélyes!

(Szenkovits Viktor rajza)

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—4763. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. JÚLIUS 2.

Üzenet Kupa Mihálynak

A Nyugatiban is várják a vasúti törvényt

A Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottságán beszélgettünk a MÁV helyzetéről, a dolgozók ezzel kapcsolatos véleményéről és közérzetéről Kovács Józseffel, a Nyugati kocsiszolgálat villamosreszort vezető főbizalmijával, Bába Vince szb-taggal, a Szob—Sturovo kocsiszolgálati részleg főbizalmijával, valamint Zebegényi Ferenccel, a Nyugati kocsiszolgálat Rákosrendező főbizalmijával.

K. J.: — Nagyon bizonytalannak érezzük a helyzetünket minden szempontból. Az emberek nem látják, hogy a vezérigazgatóságon milyen elképzelés van arra, hogy a MÁV kilábaljon a jelenlegi tarthatatlan helyzetéből. Szinte minden héten részt veszek valamilyen értekezleten, ám a konkrét kérdéseimre ezzel kapcsolatban soha nem kapok egyértelmű válaszokat. Nagyon rosszul működik a MÁV-on belül az információs rendszer, pedig erre oda kellene figyelni. Azt hiszem ez az egyik legnagyobb baj, mert az emberek nem tudják pontosan, de még nagy vonalakban sem, hogy milyen jövő vár rájuk, számítanak-e a későbbiekben a munkájukra.

Z. F.: — Teljesen egyetértek Kovács kollégával. Nálunk Rákosrendezőn átszervezések, nyugdíjazások folytán jó néhány munkahely megszűnt, így a műhely is. Nem tudjuk mi lesz velünk, nagy a bizonytalanság az emberekben. Természetesen mindenki fél, hogy elveszíti a munkahelyét, akkor miből tartja el a családját, fizeti az OTP-részleteket és egyéb fizetnivalókat.

B. V.: — A szob—sturovói kocsiszolgálatnál hasonlóan éreznek és gondolkoznak az emberek, de vidéken még annyival nehezebb a helyzet, hogy még kevesebb a munkalehetőség, mint a fővárosban. A KGST megszűnésével szinte a nullával lett egyenlő a csehekkel való kereskedelem, így az áruszállítás is ennek megfelelően visszaesett.

— Ebben a helyzetben mit tud tenni a szakszervezet? Például a csökkentett munkaidő bevezetése idején mit tanácsoltak önök a dolgozóknak?

K. J.: — Sajnos az új Munka Törvénykönyve még tovább csorbította a szakszervezeti jogokat. A leghatásosabb eszközzel a sztrájkjoggal viszont csak a legvégső esetben szabad élni. A csökkentett munkaidő bevezetésekor mindenkinek elmondtam, hogy én aláírtam a szerződést, mert teljes mértékben elfogadtam az érveket, melyekkel megindokolták a szükségességét. De, hogy az emberek belátásból, vagy a munkahely elvesztése miatti félelmükben mentek bele ebbe a megoldásba, azt esete válogatja. Hogy más területen volt-e pszichikai ráhatás, azt nem tudom, de nálunk ez nem fordult elő.

B. V.: — Nálunk egy ember kivételével mindenki aláírta a szerződésmódosítást, de hogy az egésznek végül is milyen a visszhangja, az anyagi kihatása, az majd csak a mostani fizetésekor derül majd ki.

Z. F.: — Nem hiszem, hogy ez az intézkedés a MÁV-nak egy fillért is hozott a konyhára. Ettől még nem lesz kevesebb a kilencmilliárdos társadalombiztosítási tartozás.

K. J.: — Nagy reményeket fűzünk a vasúti törvény megszületéséhez, mivel ennek révén talán beindul majd az állami fejlesztés, hiszen maga az állam lesz a tulajdonos. A hetvenes évek végén, nyolcvanas évek elején kiadták az önfinanszírozó vasút igen jól hangzó jelszavát. Meg kell mondani, hogy ez rajtunk kívül sehol nincs így Európában. Az osztrák és német vasút például negyven-ötven százalék állami támogatásban részesül, az olasznál viszont ennél is magasabb a támogatás mértéke, hetven-nyolcvan százalékos. Ezzel szemben a MÁV mindössze hét-nyolc százalék hozzájárulást kap a költségvetésből. Amíg ezen nem változtatnak nincs remény arra, hogy talpra álljon a vasút.

— Miként látják a szakszervezetek jövőjét akkor, amikor az állam egyértelműen azon van, hogy gyengüljön az érdekvédelem, hogy egymással szembe állítsa a szakszervezeteket?

K. J.: — Semmiképpen nem szabad belemenni abba, hogy pártérdekből szétzilálják a szakszervezeteket. Teljesen egyetértek azzal, hogy szükség van a társadalmi konszenzusra, a szakszervezetek legitimációjára. Derüljön ki, melyek azok az érdekvédelmi fórumok, amelyek valóban a dolgozók akaratát testesítik meg. A szakszervezeti vagyon megosztásával kapcsolatban véleményem szerint a Vasutasok Szakszervezete sajátságos helyzetben van, hiszen a vagyonát, az üdülőket stb. valóban a vasutasok több évtizedes, sőt időben még korábbi tagdíjaiból teremtette meg.

Z. F.: — Az üdülőkről jut eszembe: miféle dolog az, hogy a vállalati üdülést is megadóztatják?! Ugyanakkor pedig az MSZOSZ üdülések továbbra is adómentesek... Kupa úrnak üzenjük, és ezt kérem, hogy szó szerint írja le: hova jutunk, ha az egyre csökkenő átlaéletkorú dolgozók üdülését adóztatjuk...?!

K. Gy.

A kormánykoalíció nem szeretne erős, független szakszervezetet látni

Beszélgetés Nagy Sándorral, az MSZOSZ elnökével

Az érdek-képviseleti konföderációk megállapodása értelmében — ha az Országgyűlés is úgy akarja — ez év őszén kerül sor a szakszervezetek közötti és az üzemi tanácsi, valamint a közalkalmazotti tanácsi választásokra. Sokan abban bíznak, hogy ezzel pontot tesznek a mintegy két éve tartó áldatlan vagyoni vita végére, és az Érdekegyeztető Tanács újjáalakuló munkavállalói oldala végre érdekvédelmi feladatainak szentelheti figyelmét. A novemberi választásokon nemcsak a támogatottság arányaira derülhet fény, hanem arra is, képes-e a szakszervezeti mozgalom valódi tömegeket megmozgatni. Az MSZOSZ elnöke úgy véli, mivel a konföderációk jó része közvetlenül kötődik pártokhoz is, a szakszervezeti megmérettetés a '94-es parlamenti választások előrehozásaként is felfogható. A legnagyobb szakszervezeti tömörülés első emberével a Köztársaság című lap készített interjút. Ennek rövidített változatát adjuk közre olvasóinknak.

— A Liga és a Munkástanácsok állítják, hogy az ő munkahelyi szervezkedésük azért ütközik nehézségekbe, mert az MSZOSZ a munkahelyeket is uralja. Néha megfélemlítésről is beszélnek. Öry Csaba például az MSZP kongresszusán kijelentette, hogy a vagyonbevallás megtagadását sem a tagság kezdeményezte, hanem az MSZOSZ elitjének döntése volt.

— Ezek olyan kijelentések, amelyek talán jól hangzanak — számomra jól sem hangzanak — viszont nélkülöznek minden valóságalapot. Én szeretnék látni egy olyan nagy szervezetet, ahol a központban egy törvény végrehajtását meg merik tagadni, annak ellenére, hogy a tagság erről másként gondolkodik. Elképzelhetetlen! Nem is pontosan értem, hogy mire gondolnak. Az pedig nagyon érdekes logikai játékra késztet engem, hogy az MSZOSZ megfélemlíti az embereket a munkahelyeken és összefonódva a vezetőséggel akadályozza az új szervezeteket.

1990-ben parlamenti választás volt Magyarországon, új hatalmi szerkezet jött létre. Egyre inkább látható, hogy ez minden fontosabb pozíciót megszerez vagy megszerezni törekszik, ami annyit jelent, hogy az új vezetők körében az MSZOSZ-hez tartozó szervezetek aligha lehetnek népszerűek. Nemigen tudom elképzelni, hogy miközben az MSZOSZ ilyen viszonyban van a kormánnyal, és a koalíciós, sőt a liberális pártokkal is, aközben — valami nagyon érdekes, rejtelmes okból — a munkahelyeken az új menedzserek összefognak a hagyományos szakszervezetekkel, és meg tudják akadályozni a hatalomnak tetsző szakszervezetek létrejöttét. Ez valami olyan ér-

(Folytatás a 3. oldalon.)

BIZTONSÁGOT AZ IDŐSEKNEK

A kamara állásfoglalása a készülő szociális törvényről

A Nyugdíjasok Országos Kamarája a közelmúltban megtartott ülésén megtárgyalta a készülő szociális törvényt, amellyel kapcsolatban megállapította, hogy Magyarországon mára olyan súlyos helyzet alakult ki, amely égetően szükségessé teszi az ilyen tárgykörű jogalkotást. A kamara az általa elvárhatónak ítélt elvekről állásfoglalást adott ki.

A nyilatkozat elsősorban azt tartja szükségesnek, hogy *készüljön sürgősen egy rövid távú, a jelen válsághelyzetet pontosan kezelő törvénytervezet*, amely alapja lehet egy, a piacgazdaság keretei között működtethető szociális döntésnek. Ezt az utóbbit pedig úgy kell előkészíteni, hogy az összhangban legyen a társadalombiztosítási törvénnyel, s egyben érvényesítse a különféle érdekvédelmi szervezetek álláspontját, véleményét is. Csak egy ilyen szempontok alapján meghozott jogi döntés felelhet meg az Európai Szociális Charta ez irányú ajánlásainak, s igazodhat az időskorúaknak a szociális biztonsághoz való teljes értékű igényéhez.

A szociális ellátás — állapítja meg a Nyugdíjasok Országos Kamarájának állásfoglalása — azt jelenti, hogy az államnak a családi pótlékon, a gyesen, az anyasági segélyen, a gyermeknevelési pótlékon felül kötelessége gondoskodni az önhibájukon kívül ellátatlanokról, illetve a „megélhetési szint" alatt élőkről is. Sőt, hogy éppen a legelesettebbek ne szenvedjenek sehol és semmiben sem hiányt, törvényben kell rögzíteni az államnak, az önkormányzatoknak, a vállalatoknak ez irányú feladatköreit, az azok megvalósításához nélkülözhetetlen működési feltételeket, s biztosítani az ahhoz szükséges forrásokat.

A mai gazdasági helyzetben elsőrendűen fontos, hogy mind több és célirányosabb forráslehetőséget találjon az állam ahhoz, hogy a tervbe vett szociális szolgáltatások megfelelően működhessenek, különös tekintettel a gyermekek és az idősek üdültetésére, a nyugdíjasházak és -lakások biztosítására, a rehabilitációs központok létesítésére, a rokkantak szociális lakásainak megépítésére.

A nyugdíjasok állásfoglalása meghatározza azt is, hogy — igazodva az Európai Közösségben alkalmazott gyakorlathoz — *hazánknak is a megtermelt nemzeti jövedelem 4 százalékát kellene a szociális ellátások fedezésére, az azok működtetéséhez szükséges új források felkutatására fordítani.* Konkrét megoldási módokat is megjelöl ezen állásfoglalás: eszerint a privatizációból befolyt összeg — tekintettel, hogy ez tulajdonképpen a jelenlegi nyugdíjasok által megtermelt nemzeti jövedelem „bővítménye" — arányos része forrásként szolgálhatna a növekvő szociális kiadások fedezéséhez. A törvényelőkészítésbe be kellene vonni az érdekegyeztető tanácsadó szereppel rendelkező szervezeteket, testületeket is.

Nemzetközi jegypénztár Szombathelyen

A beruházás költségei gyorsan megtérültek

Egy év alatt öt és fél millió forint bevétel

A pápa tavalyi szombathelyi látogatása, a nyári időszakban közlekedő — a vasi megyeszékhelyet is érintő — Split—Prága közötti gyorsvonat és a Graz és Szombathely viszonylatában közlekedtetett vasúti kocsi indokolta, hogy a szombathelyi vasútállomáson nemzetközi jegypénztárat létesítsen az igazgatóság. A volt gyermekváró helyén kialakított modern, a vasút számítógépes hálózatába is beépített szolgáltatásra azért is szükség volt, mert szerencsére Vas megyéből is egyre többen utaztak külföldre.

A jegypénztár 1991. június harmadikán nyitott, a hozzákapcsolódó valutaváltó ugyanitt, augusztus 15-én kezdte meg a működését. Az egyéves jubileum alkalmával összesítésre került adatok a jó döntést indokolják. *Tizenkét hónap alatt a nemzetközi jegypénztár közel 5,5 millió forint bevételre tett szert.* Augusztus közepétől május végéig mintegy egymillió 200 ezer forintért váltottak be itt nyugati valutát az utasok és a turisták. A beruházás költségei már az elmúlt esztendő végére megtérültek.

A külföldiek mellett a magyarok is jól jártak. Kényelmes, nyugodt körülmények között válthatnak bel- és külföldre menet-, menettérti és helyjegyeket. Igényelhetnek akár egész Európára is hálókocsijegyet. Kiszolgálják a hazai utasok havi- és félhavi bérleteit. Szerveznek egyéni és csoportos utazásokat vállalatoknak és intézményeknek.

A nemzetközi pénztár menetrendeket és egyéb vasúti kiadványokat is árusít. Megtalálhatók itt a különböző ingyenes szórólapok és kiadványok. A legfontosabb: az érdeklődőknek, akár telefonon akár személyesen szóbeli tájékoztatást tudnak adni az utazás részleteit illetően is.

Sz. J.

Május 31-e után nem közlekedik több vonat Győr és Sopron között sem. Az osztrákok azonban már belátták, hogy jobban járnak a vonattal. Riportunk a 4. oldalon. (Fotó: Visi)

Látogatás a General Motors szentgotthárdi gyárában

Nyugaton egy szakma egy szakszervezet járja

Reggel 9 óra előtt érkeztem Szentgotthardra. Ekkor már hatalmas személy- és teherforgalom zajlott a határmenti kisváros vasútállomásán. Ebben az időben érkeztek és indultak a bel- és a külföldi szerelvények. Így kicsit várakoznom kellett *Karácsony Pál* állomásfőnökre. Szívesen tettem, mert jó volt látni ezt a ritkaságszámba menő nagy forgalmat.

A főnök saját személygépkocsijával vitt megbeszélésünk helyszínére, az egy, másfél kilométerre lévő General Motors Hungary új szentgotthárdi gyárába. Az üzem fel- és leadási forgalmának 90-95 százaléka vasúton történik, és ez az arány a teljes beüzemelés után is biztosítottnak látszik. Meg utközben kérdezem tőle, hogy mennyi létszámot igenvelt e nagy fuvaroztato megjelenése.

— *Szerencsénkre nem kellett senkit elküldeni a vasuttól. Az állomás létszáma több mint hatvan.*

Az Opel Astrákat összeszerelő és motorokat gyártó üzemnél már tudtak az érkezésünkről. Egy szombathelyi vagyonvedelmi kft. nyerte el pályázat útján az üzem teljes biztonsági őrzését. Egyenruhás alkalmazottja készségesen intézkedik. Telefonál jövendőbeli kisérőnknek, *Németh Ildikó* közösségszolgálati referensnek és tolmácsnak, majd kiállítja a belépőcédulánkat.

Németh Ildikó segítségével elindulunk a Győri Rábától vásárolt iparművekbe. A bejárat melletti hatalmas irodaházat nem vásárolta meg a G. M. A szerelőcsarnokba érve látjuk, hogy futószalagon haladnak a gépi alkatrészek, odébb új Astrák gördülnek le a szalagról. A berendezések között több számítogépet látok, mint munkást.

Közben elénk jön *Szalontay Lukács* szállítmanyozási osztalyvezető. Közli, hogy találkozni akar velem *Ernst A. Hofmann* úr, a szentgotthárdi gyár német vezérigazgatója. Szupermodern irodájában fogad bennünket.

Előbb angolul, majd miután megtudja, hogy az állomásfőnök beszél németül, ezen a nyelven társalog. Érdeklődése középpontjában a Magyar Vasutas lap áll. Elmondom, hogy ez az országos szakmai szakszervezeti lap az érdekképviseletet és az érdekvédelem mellett foglalkozik a Magyar Államvasutak gazdasági kérdéseivel is.

Megkérdezte, hogy melyik vasutas-szakszervezeté az ujság. Mikor elmondom, hogy a legnagyobb taglétszámú vasutas-szakszervezeté, megjegyezte:

— *Az a baj maguknál, hogy a sok szakszervezet lehetetlenné teszi az érdemi munkát.* Nekem, mint gazdasági vezetőnek, kedvező az ilyen helyzet, de a munkavállalónak egészen biztosan nem Nyugaton egy szakma egy szakszervezet járja.

A rövid találkozó után a szallítmányozási osztályvezetővel beszélgetünk.

— A General Motors alapfilozófiaja, hogy nekik motort kell gyártani es összeszerelni — mondja *Szalontay Lukács.* — Itt minden más, nem ehhez közvetlenül kötődő tevékenységet — így a szállítást is — alvállalkozókkal, külső cégekkel végeztet. A vasúti szállítás fővallalkozója a német vasút, a Deutsche Bundessahn. Ez fogja össze az osztrák vasút, az ÖBB, a GySEV és a MÁV munkáját. Ezenkívül a szentgotthárdi gyár kiszolgálására, a saját vasúti pályánk javitására külon megállapodásunk van a Magyar Államvasutakkal. A szombathelyi igazgatóság jóvoltából egy MÁV-raktárnokot is kaptunk az üzembe.

— Úgy hallottam, hogy nincs raktáruk.

— Jól tudja. Mi nem raktározunk, hanem termelünk. *Kétnaponta érkeznek a fordaszerelvények Bochumból Szentgotthárdra, és kétnaponta indulnak vissza.* Az 1185 kilométeres út 30 órát jelent. A szentgotthárdi vasútállomásról kérjük a vagonokat és küldjük vissza.

Karácsony Pál megjegyzi, hogy az állandó tolatómozdony mellett a szállításokat úgy szervezték, hogy üzemhiba esetén másik mozdony álljon rendelkezésre.

— Mekkora a gyár kapacitása?

— Március 13-án kezdtük az autók összeszerelését — válaszolt a szállításvezető. — Eleinte egy-két vagon volt az igényünk. Május elejétől közlekednek a fordaszerelvények 10-15 kocsival. A jövő esztendő végére már 28-30 vagon lesz az igényünk. Az autószerelő egy műszakban ekkor évi 15 ezer gépkocsit, a motorgyártó három műszakban 200 ezer főalkatrészt készít majd evente.

— A kocsik is vagonokban utaznak innen?

— *Egyelőre nem. Egy cégnek — egy alvállalkozónak — adjuk ki a kész járművek elszállítását. Szerintem az bevonja a vasutakat is.*

Az alkatrészek Habis típusú magánvagonokban érkeznek. Konténerekben vannak a speciális alkatrészek. Meghatározott sorrendben kell a vagonokat rendezni, és az üzembe a kirakási helyére állítani.

— Elégedettek a vasúti szállítással?

— Igen — mondotta *Szalontay Lukács.* — Jó a partneri kapcsolat. Bizakodó vagyok a jövőt illetően.

A szeptemberi menetrendváltozasig egy vasúti megállót is építenek a gyárhoz. Az üzem kérésére ettől az időponttól itt is megállnak a személyszállító vonatok és a bejárók könnyen megközelíthetik munkahelyüket.

— Nem félt ettől a nagy feladattól a vasút? — kerdezem *Szabó Imre* üzemviteli igazgatóhelyettest már Szombathelyen.

— Nem! 1991-ben az ÖBB budapesti képviselője útján jöttünk össze. A nagy követelmények megismerése után is bátran vállalkoztunk. Úgy érezzük, tisztességesen helytálltunk: panasz nem érkezett, vonat sem késett, és garantálhatom, hogy a szombathelyiek hibájából a jövőben sem fog!

Sz. Jakab István

A büki vasútállomás a főszezon előtt

Június vége felé még nem látszik az idegenforgalmi szezon a büki vasútállomáson. A vonatokról leszállók, viszonylag kevesen, igyekeznek, hogy elérjék a fürdőre induló autóbuszokat. A főszezon csak júliusban indul. Az állomáson és környékén látszik a törődés: rendezett, tiszta és virágosított.

— Milyen a vasútállomás személyforgalma? — kérdezem *Göndöcs József* állomásfőnököt.

— 1990-ben itt, Bükön, még közel 220 ezer utas, 2,6 millió forintért, tavaly már csak 100 ezren — a közlekedési díjtételek emelkedése következtében — négymillió forint értékben vettek menet- és menettérti jegyeket. *Június végéig az utasaink száma elérte a 70 ezret, bevételeink meghaladták a 3 millio forintot.* Az élet, a vasút, és a fürdő drágulása érezteti a hatását.

— A bérletesek és az ide menettérti jegyekkel utazók száma is szerepel a fentiekben?

— Nem. Az ide érkezők és a már megváltott retúrjegyekkel visszaindulók a fenti utaslétszámnak pluszban megközelítőleg a 35 százalékát teszi ki. Külön számoljuk a bérleteseket, akiknek a száma — a munkanélküliség elterjedésével — egyre jobban csökken.

— Új szolgáltatásaik?

— Július elsejétől a személypénztárunk nemzetközi pénztárként is működik. Pénztárosaink Szombathelyen tanulnak. Így a hónap elejétől a külföldiek nyugati valutáért, a belföldi utasok forintért egész Európába vásárolhatnak különböző jegyeket. Nem újdonság, de tavaly és az idén is már 10-10 iskolai tanulócsoport 600 diákját sikerült az olcsóbb vonatokon tanulmányi kirándulásokra vinni. *A bükfürdői SZOT-szálló megszűnése miatt jelentős bevételektől estünk el.* Az üdülés vége felé, a turnusváltásokkor, kéthetente a szállóban mozgó jegypénztárat működtettünk. Innen egy-egy alkalommal 28-30 ezer forintot hozott be a pénztáros.

— Az egész országban szinte felére csökkent a teherfuvarozás. Úgy hallottam, itt emelkedett?

— Két éve még 45 ezer tonna, 1991-ben már 77 ezer került be- és ki a vagonokból. Az idei esztendő első felében 20 ezer tonnát mozgattunk meg. Az év hátralévő fele bizakodással telhet el. Cukorréparakodóhely vagyunk. *Állomásunk egyébként elhelyezkedésénél fogva az őszi mezőgazdasági betakarításban érintett.*

— Mi a sikereik titka?

— Szervezzük a fuvarokat, elébe megyünk a partnereinknek. Jól jött, hogy beindult a kutya- és macskaeledeleket készítő, Jupiter magyar—osztrák érdekeltségű káefté. Termékeiket teljes egészében külföldre fuvarozzuk. A közeli Csepregi Állami Gazdaság a cukor bértárolását vállalta. Ennek országos terítése is a síneken keresztül történik.

— Mit vár a jövőtől, az 1950 óta vasutas, tíz éve Bük és Acsád állomásfőnöke, *Göndöcs József?*

— Teljes egészében megtudunk felelni a személy- és áruszállítási elvárásoknak. Később? Optimista vagyok. Ebből a kátyúból előbb vagy utóbb kimászik az ország. Meg kell, hogy induljon a gazdaság. Ez maga után vonzza a vasút fellendülését is. Bízom a jugoszláviai helyzet normalizálódásában. Ezt követően megindulhat az átmenő tranzitszállítás.

— Az itt dolgozók melyik szakszervezetnek a tagjai?

— *38-an dolgozunk Acsádon és Bükön. Két új belépő kivételével valamennyien a Vasutasok Szakszervezetének a tagjai vagyunk.* Ezt tartjuk a legjobbnak és a legcélszerűbbnek. Az én helyzetem sajátos. A feletteseim megbízásából, a beosztásomból adódóan egyértelműen a munkáltatót képviselem. Az egyéni, emberi és a munkahelyi körülmények ismeretében valahogy a munkavállalók oldalán is kell, hogy álljak.

Sz. J. T.

Sajtótájékoztató a Tárogató úton

Kereszténydemokrata értékek a szakszervezetekben

Palkovics Imre, a Munkástanacsok Országos Szövetségének elnöke, *Péter Mihály*, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke és *Kovács Andrásné*, a Magyar Keresztény Érdekvédelmi Szövetség alelnöke sajtótájékoztatót tartottak, amelyen beszámoltak a hollandiai Doornban megrendezett nemzetközi konferenciáról. A Keresztényszociális Alapítvány intézményében megtartott tanácskozás — amely az 1989-ben kezdődött folyamatban már a negyedik — a Kelet- és Nyugat-Európát képviselő szakszervezetek együttműködését állította a középpontba. Ezen belül tárgyaltak a munkaerő-piaci politikáról, a privatizációról, a szakszervezeti tagok tájékoztatásáról és képzéséről.

A konferencián részt vevő keleti és nyugati szakszervezetek képviselői megállapodtak abban, hogy *a reális különbségek ellenére megvannak az együttmuködés feltételei.* Ennek alapján a keresztényszociális eszmék képezik, amelynek központi értékei a perszonalitás (a személy kiteljesülése), a szolidaritás, a szubszidiaritás (a kisegítés elve), az igazságosság és a béke. Az osztályharc helyett a partnerség, a párbeszéd elvét vallják, vagyis azt a gyakorlatot, amelyben minden partnert egyenrangúnak tekintenek.

A doorni összejövetel hangsúlyozta a szakszervezeti szabadság szükségességét, a pluralizmus elismerését. Kiálltak a szakszervezeti demokrácia, a szakszervezeteknek a pártoktól való függetlensége mellett. Úgy ítélték meg, hogy az emberi jogok csak akkor érvényesíthetők, ha a társadalmakban a politikai és a gazdasági-szociális jogok egyenértékű szerepet játszhatnak. A problémák megoldását elsősorban a triparti rendszerben — kormány, munkáltatók, munkavállalók megegyezésre irányuló tárgyalásaiban — kell keresni. *A szociális béke és igazságosság csak akkor valósítható meg, ha figyelembe veszik a kisebbségi jogokat.*

Az újságírók kérdéseire válaszolva *Péter Mihály* hangsúlyozta a pluralizmus lényegét: azt, hogy egy szakszervezeten belül kifejeződjenek a különböző felfogások. Ez érvényesült a doorni konferencián. Természetesnek kell tekinteni, hogy a magyar szakszervezetekben az egyes konföderációkon belül is különböző áramlatok együtt jelennek meg. Nem pártokhoz kötődő keresztény szakszervezetek alakulnak, hanem keresztényszociális frakciók jönnek létre, az egyes szakszervezetekben és konföderációkban. *Erre lehet számítani a Vasutasok Szakszervezetében és másutt is.* Ezt az MSZOSZ alapszabálya is lehetővé teszi. A keresztényszociális frakciók működésének technikáit természetesen ki kell még alakítani: tisztelettben tartva a szocialista, szociáldemokrata értéket.

Arra kell törekedni, hogy megtaláljuk a közös hangot, a termékeny együttműködés legjobb formáit a munkavállalói érdekvédelemhez.

Palkovics Imre megemlítette hogy a Munkástanácsok most először vettek részt ilyen nemzetközi konferencián. Bejelentette, hogy a következőt — magyar javaslatra — hazánkban rendezik meg a szociális problémák témakörében.

— kár —

A Hisztadrut ereje

Izraeli szakszervezeti tapasztalatok

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének küldöttsége, az izraeli szakszervezet, a Hisztadrut Kelet- és Közép-európai Intézetének vendégeként 12 napot töltött Izraelben. A küldöttségnek Balogh László, a VSz Építési Főnökségek Intézőbizottságának titkára is tagja volt. A látogatás tapasztalatairól, különös tekintettel a Hisztadrut munkájára, a teljesség igénye nélkül adunk rövid összefoglalót.

A Hisztadrut a XX. század elején alakult meg, amikor a második bevándorlási hullámmal több száz zsidó fiatal érkezett az országba, akiknek az ideáljuk a cionizmus megvalósításában a kétkezi munka volt. Ők alapították meg az első zsidó munkaspártokat Palesztinában (Izrael neve az állam megalakítása előtt). A Poálé Cion (Cion Munkásai) és a Hapoel Hacair (A Fiatal Munkás) néven. *Ők állították fel az első mezőgazdasági csoportokat, az első szakszervezeteket,* az agrár munkások szervezetét a Galilban és Judeában, a tanítók szakszervezetét, az alkalmazottak szakszervezetét, a nyomdamunkások egyesületét, az általános betegsegélyzőt (Kupat Holim Haklalit), és az első világháború éveiben az élelemellátót (Hamasbir), és ezzel lerakták az alapját a Hisztadrut megszervezésének, mely magába öleli a szakszervezeteket, önsegélyező egyesületeket és a Hisztadrut tulajdonában levő önálló vállalatokat.

1920—22-ben az „Ahdut Haavodah" (Egyesült Munkások) és a Hapoel Hacair megegyeztek, hogy választásokat rendeznek és kongresszust hívnak össze a közös tevékenységek rendezésére és a mindnyájuk által szükséges intézmények megalapitasára. A Hisztadrut alakulása céljából kitűzött kongresszus előtt 4433 választó szavazott és 87 delegátust választottak. *Az alakuló gyülést 1920. december 4—9 között tartották, a haifai Technion épületében.* Ezen a delegátusokon kívül közel 1000 munkás vett részt az ország minden részéből. A kongresszuson kemény vitákat folytattak a Hisztadrut feladatairól és célkitűzéseiről. De abban a percben, amikor a kongresszus elnöke, *Joszéf Sprincák* bejelentnette a Hisztadrut megalapításáról szóló határozatot, általános volt a lelkesedés, ami visszhangra talált ország- és világszerte.

A Hisztadrut alapítói tudatában voltak, hogy egy fejletlen országban tevékenykednek, ahol kevés a munkahely és kezdetlegesek a szociális szolgáltatások. Miután az angol mandátumi fennhatóság — mely 1917 óta gyakorolta a hatalmat — nem volt érdekelve az ország fejlesztésében, a Hisztadrut ezekben az években kénytelen volt magára venni az „állam az államban" feladatát, és gondoskodni a dolgozókról — akik a Hisztadrut és szervezeti ereje nélkül munka, lakás és orvosi segítség néikül maradtak volna.

A valóság kényszere és az ideológia ereje folytán a Hisztadrut nemcsak munkásszövetség lett, hanem új kollektív településeket is állított fel. Megalapította többek között a Kupat Holim Haklait (az Általános Betegsegélyzőt), építkező vállalatokat („Szolel Boné"), lakótelepeket stb.

A Hisztadrut foglalkozott a dolgozók gyermekeinek oktatásával, újságot alapított (Davar) és könyvkiadót létesített (Am Oved). *Miután a dolgozók foglalkoztatásáról is gondoskodni kellett, megszervezte a munkaközvetítő irodákat is.*

A mandátumi idők különleges körülményei alakították ki a Hisztadrut felépítését, ami magában foglalja a szakszervezeteket, a kölcsönös segítséget és a szociális biztonság intézményeit és saját vállalatokat egyetlen társadalmi szervezet, a Hisztadrut égisze alatt.

A Hisztadrut megalapítói egy átfogó szervezet alapjait vetették meg, és alapszabályokba foglalták, hogy ajtajai nyitva állnak minden dolgozó előtt, aki keze munkájából él. Az alapító közgyűlés és az azt követő kongresszusok politikai képviselet alapján álltak és ezáltal főbb választott politikai pártkulcs szerint vannak összeállítva. Ugyanakkor mikor a szakszervezetek és az üzemi bizottságok alkotják a keretet, mely a Hisztadrut képviseli a munkahelyeken, a munkástanácsok képviselik a Hisztadrutot lakóhelyükön. *A Hisztadrut keretén belül ma már 43 országos szakszervezet és 72 munkástanács működik, üzemi bizottságok ezreivel a munkahelyeken.*

Izrael államának megalapítása 1948-ban lényeges változásokat hozott a Hisztadrut működésében. Az iskolahálózat (a munkás irányzat) es a munkaközvetítő irodák állami kezelésbe kerültek. Ezzel szemben a Hisztadrut magara vállalta az új bevándorlók tömegeinek befogadását, főleg az állam első éveiben. *A Hisztadrut segítségével új települések százai létesültek, ipari vállalatok épültek az egész országban* és a Hisztadrut betegsegélyző vette gondozásba az új bevándorlók legnagyobb részét.

A Hisztadrut tagjainak összessége, beleértve a tagok házastársait, fennállásának hetedik évtizedében meghaladja az 1,6 milliót, a Kupad Holim 3,3 millió személyt biztosít, férfiakat, nőket és gyermekeket, akik az ország teljes lakosságának 75 százalékát teszik ki. Az izraeli állampolgárságú arab és druz dolgozók, valamint családtagjaik is a Hisztadrut tagjai mindezzel járó joggal és kötelezettséggel.

A hetedik évtized vége felé járva megállapíthatjuk, hogy a Hisztadrut különleges összetétele — mely magában foglalja a szakszervezeteket, a szociális biztonsági alapokat és saját vállalatokat — a sok nehézség és akadály ellenére is megállta, továbbra is megállja helyét, mint *vezető és központi szervezet az ország társadalmi és gazdasági életében.* Ugyanakkor halad a korral és megtalálja az utat a fiatalsághoz, megerősíti az összetartó értékeket, de nem szentesíti a kereteket, végrehajtja a szükséges változásokat, és szükségszerűen felújítja a módszereket.

A Hisztadrut egyik alappillére a szociális biztonság osztálya és annak intézményei. A szociális biztonság rendszere, amit az izraeli munkáspárt kezdeményezett, a munkástársadalom szükségleteiről gondoskodik a nyugdíjbiztosítás, betegbiztosítás és kölcsönös segítség révén. *A szociális biztonság rendszerének alapköve a kölcsönös segítség elve, ami jogok és kötelességek egyenlőségében nyilvánul meg,* mely szerint mindenki lehetősége szerint adja hozzájárulását, és szüksége szerint élvezi jogait.

A szociális biztonság osztálya aktív tényező és kezdeményező a kormánnyal és más testületekkel való kapcsolatokban a szociális tervezetek és törvények elfogadására és megszavazására.

A nyugdíjosztály foglalkozik minden nyugdíjjal kapcsolatos üggyel a munkások nyugdíjalapjaiban és egyéb nyugdíjintézményekben. Az osztály döntéseihez, ha változásokat igényelnek a nyugdíjalapok alapszabályaiban, a szociális biztonsági osztálynak beleegyezése szükséges.

A szociális jólét osztálya a megbízottja az Állami Biztosító, betegsegélyző, rehabilitáció, támogatás, új szociális

(Folytatás a 4. oldalon.)

A kormánykoalíció nem szeretne erős, független szakszervezetet látni

(Folytatás az 1. oldalról.)

dekes jelenség lenne, ami bizonyára politológusok hadát vonzaná Magyarországra, netán külföldről is.

— Az az országos érdekegyeztetés szintjén is feltűnik, hogy ebben a kérdésben az MSZOSZ és a többi szakszervezet is mindig inkább a kormánnyal konfrontál, mintsem a munkaadókkal. Mi a jövő útja?

— Amíg nem alakul ki Magyarországon olyan gazdasági szerkezet, amelyben az állam tulajdonosi aránya és szerepe mértéktartó — azaz a kormány a háromoldalú egyeztetésben elsősorban moderátor szerepkörben és a közhatalmi funkciókat gyakorolva vesz részt — addig a legnagyobb tulajdonos szerepkörében lévő kormánynak speciális gazdaságszervező funkciói vannak. A gazdasági folyamatok szabályozása, akár törvénykezés útján, akár konkrét kormányzati politika és magatartás útján szükségképpen centralizáltabb, mint egy piacgazdaságban, következésképpen a szakszervezetek egy sor konkrét ügyben nem a munkáltatóval, hanem a kormánnyal találják magukat szemben. Másfelől az a határozott véleményem, hogy a szakszervezetek mesterségesen szított módon is versenyhelyzetben vannak egymással. És ez bizonyos politikai töltettel is ellátja ezt az egész szakszervezeti vitát, ami nem szerencsés. Megmondom őszintén, egyszerűen nem értem a kormány logikáját, például azt, ahogyan érdekelt a szakszervezeti választásokban.

— Eszerint a kormány választási tervezete azt mutatja, hogy valamelyik szervezetnek esetleg jobban fog kedvezni, vagy pedig szét akarják zúzni az egész szakszervezeti mozgalmat?

— Nem értem, miért érdekelt a kormány abban, hogy olyan törvénykezést támogasson amelynek eredményeként fölösleges és kiélezett szakszervezeti kampány uralja el az országot, ami nyilván arról fog szólni, hogy ez a kormány mit csinált és mit nem csinált. Mi másról szólna ugyanis? Őszintén szólva azt sem értem, miért nem hagyja a kormány a szakszervezetekre, hogy ezeket a dolgokat elrendezzék. Én egyébként nyugodt lélekkel ki merem jelenteni, hogy bármikor lesznek a választások, az MSZOSZ nem fog összeomlani. Mi ezeken a választásokon mindenféle törekvés és esetleges beavatkozás ellenére jól fogunk szerepelni.

— Várható-e a mostani szakszervezeti struktúra átrendeződése november 3-a után? Elképzelhető-e az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldalának másfajta összetétele?

— Ez nagyon furcsa helyzet. Néhány szakszervezet, amely zászlót bontott a választások, a megmérettetés, a támogatottság felmérése mellett, érdekes módon nemigen szorgalmazza, hogy olyan szabályai legyenek a választásoknak, amelyek nem a további aprózódás, atomizálódás irányába mutatnak. Szerintünk olyan végeredményt kellene megcélozni, hogy kiderüljön: melyik az a három-négy tömörülés, amelyik hosszabb távon is számításba vehető. Ez nem ezen szervezetek, hanem a munkavállalók érdeke, hogy ne tíz, netán húsz vagy harminc érdekképviselet legyen jelen az ÉT munkavállalói oldalán. Én e tekintetben a választáson majdan szerzett szavazatok tízszázalékos küszöbértékét is alacsonynak tartom, mert az már azt jelentené, hogy 7-8 szervezet elméletileg és matematikailag még bekerülhet az érdekegyeztetés legfelsőbb fórumába. Azt hiszem, hogyha a hatékony érdekvédelem az igazi szándék, akkor szigorúbb szabályokat kellene alkalmazni.

— Lehet, hogy az MSZOSZ számára a 28-as törvény tele van képtelenségekkel, ám ezt a törvényt végül is a parlament szokatlanul nagy többséggel fogadta el. Ráadásul az Alkotmánybíróság csak a törvény egyes pontjait ítélte alkotmányellenesnek. Ön hogyan értelmezi ezt?

— Szerintem nincs ennek semmi rejtélyes oka. Sem a kormánykoalíció, sem a két liberális párt nem érdekelt abban, hogy tőlük független, erős szakszervezeti struktúra legyen Magyarországon. Mindegyik abban érdekelt, hogy általuk befolyásolt szakszervezetek legyenek. Ha van olyan szakszervezeti tömörülés, amely csodák csodájára a legnagyobb Magyarországon, ráadásul független mind a kormánykoalíció, mind a liberális pártok befolyásától, ugyan miért kellene bármelyiknek is szeretnie minket?

Ezek a pártok nem számolhatnak azzal, hogy élvezni fogják az MSZOSZ támogatását, ha ilyen gazdasági és szociális politikát folytatnak. És ezért az az érdekük, hogy ezt a szakszervezeti struktúrát tönkretegyék. Ami az Alkotmánybíróságot illeti, azt gondolom, határozata nagyon érdekes és tanulságos olvasmány. Kiolvasható belőle, hogy a 28-as törvénnyel nagyon sok baj van.

Egyértelművé vált, hogyan nem egyeztethető össze egyikmásik paragrafusa, rendelkezése az alkotmánnyal. Nem kívánom semmilyen módon kommentálni az Alkotmánybíróság döntését, mi tudomásul vettük azzal, hogy egyébként a véleményünk a 28-as törvényről nem változott meg. Mellesleg a törvény az egyik legkényesebb ponton a VIKSZ (a szakszervezeti vagyont ideiglenesen kezelő szervezet) összetételében találtatott alkotmányellenesnek, továbbá a döntés értelmében — és ez számunkra nagyon fontos — nem lehet határozatlan ideig lebegtetni tulajdonjogokat és vagyonnal kapcsolatos kérdéseket.

— Az MSZOSZ sokáig képviselte azt az álláspontot, hogy a taglétszámok alapján kell megosztani a vagyont. Ezt kénytelenek voltak feladni a tárgyalások során. A taglétszámok megítélésében mindig is különbség volt az MSZOSZ és más szövetségek között.

— Ha például a Ligának és a Munkástanácsoknak jelentős tagságuk lenne, akkor — szilárd meggyőződésem szerint — az lenne számukra a támogatottság legfőbb szempontja. A nemzetközi gyakorlatban egyébként ha egy szakszervezet befolyásáról van szó, a taglétszám rendkívül fontos szerepet játszik. Ennek az ágazati vagyon megosztásában is komoly befolyása van: képtelenségnek tartjuk, hogy ha egy országos konföderációnak egy adott ágazatban egy szál tagja sincs, az országos szimpátiaszavazás alapján mégis részesedjen ebből a vagyonból.

Ugyanilyen sarkalatos pont, hogy állampolgári szavazás legyen-e, vagy a munkavállalók, munkanélküliek és nyugdíjasok voksoljanak. Helytelennek tartom, hogy technikai nehézségekre hivatkozva az állampolgári szavazás felé nyomják a dolgot, s így olyanok is döntsenek — teszem azt vállalkozók, munkáltatók, menedzserek, vezető állami alkalmazottak —, akik esetleg soha életükben nem voltak szakszervezeti tagok, sőt ellenérdekű félnek számítanak. Az is abszurd megoldásnak tetszik, hogy a választásnak ne legyen küszöbértéke, azaz az eredményességet ne kössék semmilyen részvételi arányhoz: így ha történetesen tíz vállalkozó elmegy szavazni, az is eldöntheti a szakszervezeti vagyon sorsát.

— Ön azt mondta, hogy a parlamenti választásokon az MSZOSZ nagy erőt képviselhet, ha egy párt mellé áll. A szegedi MSZP-kongresszuson azonban konkrét ígéretet csak a békéscsabai időközi választásra tett, majd ezt megismételte Kisbérrel kapcsolatban. Azt jelenti ez, hogy az MSZOSZ és az MSZP átfogó választási szövetséget kötött?

— Ehhez tudni kell, hogy az MSZOSZ megalakulásától és az új parlament, az új kormány színre lépésétől kezdve minden alapvető elgondolásával, programjával megkereste az összes parlamenti pártot. Nemegyszer és nem véletlenül, sőt deklarálta a nyilvánosság előtt: abból indult ki, hogy az ország legnagyobb szakszervezetének partneri viszonyban kell lennie a mindenkori kormánnyal. Tehát a dolog nem úgy áll, hogy az MSZOSZ eleve eltökélte volna, hogy kizárólag a baloldali pártokkal épít ki jó viszonyt. Ez csak a dolog egyik fele.

Másrészről a világ, ezen belül elsősorban Európa szakszervezeti mozgalmát ismerve azt tudom mondani, nem éppen természetellenes, hogy a nagy szakszervezeti tömörülésekben a szocialista, szociáldemokrata pártoknak van a legerősebb befolyásuk. Ez teljesen kézenfekvő, hiszen ezek a pártok állnak ki leghatározottabban a munkavállalói érdekekért, s ebből következően az ő befolyásuk a legerősebb. Miért lenne ez másként Magyarországon? Miért kell azt gondolni, hogy jobboldali pártok netán hitelesebben és konzekvensebben képviselnek munkavállalói érdeket, mint mondjuk egy baloldali párt.

Minden számottevő, valóban nagy tagsággal rendelkező szakszervezeti tömörülés szükségképpen abban a helyzetben van, hogy tagjai között megtalálhatók a legkülönbözőbb eszmeáramlatokhoz, világnézetekhez, politikai pártokhoz kapcsolódó emberek. De ettől még a szakszervezetnek sajátos arculata van, és ez azt jelenti egyes esetekben, például a német nyelvterületen — az osztrák ÖGB- vagy a német DGB-re gondolok —, hogy nyíltan vagy rejtettebb formában frakciók vannak a tömörülésen belül.

Például az ÖGB-ben van szociáldemokrata és keresztényszocialista frakció is, és természetes, hogy a szociáldemokratának nagyobb a súlya, befolyása, de nem rekeszti ki egyik a másikat. Nagyon is jól megférnek egymás mellett, mert elsősorban szakszervezeti munkavállalói érdeket képviselnek.

— Ebből vajon az következik, hogy az MSZOSZ-nek egy baloldali politikai blokkban vagy tömörülésben kell meghatározó szerepet játszania? Vállalja azt a minősítést, hogy az MSZOSZ és az élén ön szociáldemokrata vagy szocialista?

— Azt állítom teljes meggyőződéssel, hogy az MSZOSZ-en belül — előbb-utóbb — formalizáltan is meg fognak jelenni ezek az eszmeáramlatok. Már vannak bizonyos csírái a szocialista, szociáldemokrata, keresztényszocialista frakcióknak az MSZOSZ-en belül. Úgy látom, hogy erőteljesebb az a vonulat, amelyik a baloldali, balközép értékekkel szimpatizál, és ebből az következik, hogy nálunk is az történik, ami az európai szakszervezetek többségében már lejátszódott.

A közelmúltban két esetben is választási szövetséget hoztunk létre az MSZP-vel, és meg vagyok győződve arról, hogy ez a kezdeményezés szolgálhatja a baloldali-balközép értékek iránti társadalmi érdeklődés és támogatás megerősödését, de egészen bizonyosnak tartom, hogy nem a kizárólagosság talaján.

Ezt azért tartom fontosnak hangsúlyozni, mert egy nagy szakszervezeti tömörülésben van ugyan jellegadó vonulat, többnyire meg lehet mondani, hogy a tagság milyen mértékben támogat akár egy pártot, akár egy képviselőjelöltet, de sosem lehet mások előtt sem bezárni a kaput.

— Elképzelhetőnek tartja, hogy az MSZOSZ-nek belátható időn belül olyan súlya lesz, hogy ahogy közeledünk a választások felé a pártok fogják megkeresni önöket, és nem az MSZOSZ-nek kell kutatnia lehetséges szövetségesek után?

— Nem tartom kizártnak.

— Végül engedjen meg egy személyes kérdést. Rosszakarói azt állítják, hogy ha ön távozna az MSZOSZ elnöki tisztéből, akkor bizonyos politikai erők számára talán elfogadhatóbb lenne a szövetség. Egyetért ezzel?

— Szerintem valójában jóakaróim azok, akik azt akarják, leköszönjek, mert azt hiszem, könnyebb lenne a helyzetem. De meg kell mondanom, hogy nemcsak '90-ben, hanem tavaly novemberben, a rendkívüli kongresszuson is, nyíltan és egyértelműen ajánlottam, hogy a kongresszus jól gondolja meg: válasszon-e újra olyan elnököt, aki a támadások középpontjában áll. Úgy érzem, nem voltam és most sem vagyok abban a helyzetben, hogy akár pro, akár kontra kizárólag személyes szempontok alapján döntsem el ezt a kérdést. Ebben a helyzetben szerintem egyetlen tisztességes megoldás van, ha az ember megpróbál minden lehetséges módon azokra a jelzésekre figyelni, amelyekből levonható, mit kell tenni: s innen kezdve ez nem magánügy. Én legalábbis nem tudom magánügynek tekinteni, hogy az ország legnagyobb szakszervezeti tömörülésének sorsa hogyan alakul. Sokszor elmondtam, ha azzal tudnék segíteni ennek a szervezetnek, hogy lemondok az elnöki tisztről, akkor ez rajtam nem múlna.

Hegyi Gyula

Kispadtól a szégyenpadig

Üres poénnak bizonyult az a feltételezés, hogy a munkaügyi államtitkár iránti közös ellenszenv egy táborba terelheti az egymassal marakodó szakszervezeti szövetségeket. Rövid tűzszünet után a szakszervezeti állóháború ismét kiújult: a Liga a többségi partok beavatkozását kérte, az MSZOSZ pedig a köztársasági elnoktól és az Alkotmánybíróságtól várja a vélelmezett alkotmánysértés orvoslását. Új fejezetről nemigen beszélhetünk, hiszen a mostani alakítások szinte százszázalékosan a tavalyi forgatókönyvet követik: *akkor is öt párt paktuma támogatta a Ligát, és csak az MSZP állt ki az MSZOSZ mellett.*

Az akkori törvény utóbb részben alkotmányellenesnek minősült, de éppen egy esztendőbe telt a módosítása: ha a mostani változat is alkotmányellenes lesz, akár egy újabb évet csúszhat a szakszervezetek vagyonvitajának rendezése. A többségi pártokat ez láthatóan nem zavarja. Indíthat a koalíció bármilyen durva támadást *Göncz Árpád* ellen, fenyegetheti a kormány akármilyen rámenősen a sajtószabadságot, másfelől vádolhatja kissé meggondolatlanul a tömegbe lövetes szándékával az egyik minisztert egy liberális képviselő: ha a szakszervezeti kérdés kerül szóba, e viták azonnal eltörpülnek a liberális és konzervatív pártok jól felismert közös érdeke mögött.

A szakszervezeti vagyonvita dokumentumai nem tartoznak a strandra szánt, üdítő olvasmányok közé, de a téma iránt érdeklődőknek elég meggyőzően bizonyítják a huzavona természetét. Az MSZOSZ eleinte az igazolt taglétszám szerint osztotta volna meg a hajdani SZOT vagyonát, de lépésről lépésre egyre inkább elfogadta a Liga szakszervezeti választásokra tett javaslatát. Válaszul azonban a Liga máris továbbmódosította saját előterjesztését: *így folytatódhat immár évek óta a végtelenített vagyonvita.* Amelynek tétje egyébként egyáltalán nem olyan hatalmas összeg, mint ahogy azt a felfokozott indulatok alapján esetleg gondolhatnánk. A milliós taglétszámú MSZOSZ központi apparátusában körülbelül hetvenen dolgoznak, ami a több tízezres állami bürokráciához képest igazán elenyésző szám — és végső soron a teljes szakszervezeti vagyon is jelentéktelen az egyházaknak visszaadott vagy az önkormányzatoknak juttatott értékekhez képest. Ha az új, független szakszervezetek támogatása valóban érdeke lenne a többségi pártoknak, akkor a vita rendezéséig réges-rég kiutaltak volna nekik valami indulóvagyont — ahogy az a pártok esetében villámgyorsan megtörtént.

Számomra azonban mind nyilvánvalóbb, hogy a politikai erők tudatosan törekszenek a vagyonvita lebegtetésére, a szakszervezetek közötti állóháboru prolongalására. Ma már a Liga és a munkástanácsok leglelkesebb hívei sem hihetik komolyan, hogy a közeljövőben akár tagságban, akár támogatottságban legyőzhetik az MSZOSZ-t. A mögöttük álló liberális és konzervatív erők mindenesetre egyértelműen felismerték, hogy e szervezetektől számottevő politikai segítséget semmiképp sem remélhetnek. A nagy politikai sakkjátszmában csak annyi szerepük lehet, hogy a valódi szakszervezetek ellen ideig-óráig bevethetők — és e logika szerint egyáltalán nem baj, ha időközben maguk is elkopnak. Akármilyen lelkesen verték az antikommunista tamtamot, a kormánytól ezek a szakszervezetek is legfeljebb azt kaphatták jutalmul, mint amit az MSZOSZ büntetésül: a törvényes rendezés évek óta történő halogatását, üres ígéreteket és kapkodó rögtönzéseket, *a szakszervezeti mozgalom cinikus lejáratását.*

Sohasem vontam kétségbe, hogy a Ligában és a munkástanácsokban számos tisztességes ember tevékenykedik, de időtlen időkig nem lehet e színjátékhoz gyanútlan jó szándékkal asszisztálni.

Alighanem ideje végre kimondani, hogy a szakszervezeti válság gyökere az 1989—1990-es politikai egyezkedésben rejlik. A vezetést átvevő értelmiségi-menedzseri elitnek *esze ágában sem volt hatalmát szakszervezetekkel megosztani,* nagyszabású politikai és gazdasági elképzeléseit szociális szempontok alapján korlátozni: a pártállami szakszervezetek presztizsveszteségét ügyesen használta ki mindenfajta munkavállalói érdekvédelem lejáratására. A szakszervezeteknek már a három esztendővel ezelőtti kerekasztal-tárgyalásokon is csak kispad jutott, és *e kispadot azóta többen igyekeznek szégyenpaddá átfesteni.* Erős szakszervezetek mellett aligha mehetett volna ilyen könnyedén a teljes foglalkoztatottság felszámolása, a munkavállalói többség életszínvonalának csökkentése, az átalakulás terheinek egyoldalúan a kis jövedelműekre való hárítása.

Ha lennének jól működő szakszervezetek, a munkahelyek privatizálását sem lehetne a dolgozók arán talan sérelmére megoldani, és a Világbankkal folytatott tárgyalásokon is figyelembe kellene venni az érdekvédelmi szervezetek álláspontját. Ha akár a régi, akár az új szakszervezetek stabilizálódhattak volna, a politikai elít és a tőketulajdonosok mellett harmadik, egyenrangú partnerként ott lennének a munkavállalói érdekképviseletek is — mint mindenütt a nyugat-európai demokráciákban. A szakszervezeti válság elhúzása ezt az egyeztetést spórolja meg a politikusoknak és a vállalkozóknak: *természetesen egyértelműen a bérből és fizetésből élők rovására.* Még az is lehet, hogy rövid tá on valóban a gazdasági átalakulás érdekében, de akkor etikusabb lenne ezt nyíltan kimondani.

A szakszervezeti vita fényesen bizonyítja, hogy az alapvető szociális kérdésekben a liberális és konzervatív tábor érdekei egybeesnek, és az igazi törésvonal továbbra is az öt polgá párt és a Magyar Szocialista Párt között húzódik. Mind valószínűbb, hogy a hangzatos politikai-ideológiai jelszavaktól füg[illegible] nagyrészt ez fogja meghatározni a következő parlamenti választásokat is. E szereposztás bizonyosan megnöveli az MSZP befolyását, és a várható (legalább részletes) gazdasági fellendülés a kormánypártoknak is komoly érveket szállít majd. A Liga és a mögötte álló liberális pártok elbizonytalanodása azonos gyökerű: nekik a választás előtt a két tábor között is választani kell.

A szomszéd már belátta, jobban jár a vasúttal

A GySEV osztrák vonalain többszörösére nőtt az utasforgalom

A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút magyarországi, Győr és Sopron közötti vonalszakaszán május 31. után nem változott a személyszállító vonatok menetrendje. A belföldi forgalomban az utazási igények csökkenése miatt több vonat közlekedtetése nem is indokolt, hiszen még a Sopron—Kapuvár között közlekedő helyi munkásjáraton is alig van utas. Ezért határoztak úgy, hogy ezt a járatot megszüntetik. Pótlására a Volán meghosszabbít egy járatot.

Mint *Józsa Károly* üzemviteli főosztályvezetőtől megtudtuk, a nemzetközi forgalomban, az ausztriai vonalakon közlekedő vonatok menetrendjében is csak finomításokat hajtottak végre.

— A GySEV Müllendorf állomása és a Bécs—Meidling között ez év januárjában lépett életbe az ütemes menetrend, ami azt jelenti, hogy *óránként közlekednek a vonatok* — mondotta a főosztályvezető. — Az utóbbi hónapokban végrehajtott kisebb változások inkább az aktuális igények megvalósítását, az utasáramlatok követését jelentik. Ezt tettük egy másik vonalunk esetében. A Nezsider—Pomogy—Fertőszentmiklós vonalról az elmúlt évi menetrendben nem tudtunk kedvező csatlakozást biztosítani Budapest irányába. Ezt, együttműködve az ÖBB-vel, most sikerült megoldani.

Hogy a GySEV nagy forgalmat lebonyolító ausztriai vonalain közlekedő vonatok menetrendjében miért volt elegendő csupán egy kis finomítás, arra Sopronban és Wulkaprodesdorfban, az igazgatóságokon kaptunk választ. Arról van szó, hogy *Ausztriában már évekkel ezelőtt fordult a kocka, mert egyre többen ismerték fel a vasút előnyeit a közúttal szemben.* Az ÖBB pedig nem késlekedett, megtette a szükséges intézkedéseket. 1988 szeptemberében bevezették a VOR-rendszert. (Keletausztriai Díjszabási Közösség.)

— Mit jelent a VOR?

— Bécs személyvonati vonzáskörzetének kitolását jelenti a hazánkon átvezető Wiener-Neustadt—Lachenbach vonal állomásaira, az egységes díjszabás bevezetésével jelentősen megnövelve a személyvonati sűrűségét a Sopron—Ebenfurt között vonalunkon — válaszolta *Józsa Károly.* — *A fejlesztés következő állomása 1991-ben az integrált ritmikus menetrend bevezetése volt.* Alapja a közúti és a vasúti közlekedés összekapcsolása a csomóponti állomások közötti — az egész hálózatra kiterjedő — ütemes közlekedés.

— Az 1991—1992. évi menetrend kialakításával, majd annak szükséges változtatásával ez év június 1-jével Sopron állomáson hatvankét nemzetközi RÖEE és ÖBB, huszonkét MÁV, illetve 13 GySEV — Győr—Sopron között közlekedő — expressz-, gyors- és személyvonat jelenik meg a nap huszonnégy órájában — kapcsolódott a beszélgetésbe *Biró Károly* forgalmiosztály-vezető.

— Ezek szerint Sopron nemzetközi vasútállomássá lépett elő?

— Így igaz — válaszolta. — Sopronban a nemzetközi forgalom három irányból jelentkezik: a Sopron—Ebenfurt—Wien és vissza, a Sopron—Eisenstadt és vissza, valamint a Sopron— Wiener-Neustadt—Sopron irányú összekötettés. A felsorolt vonalakon a járatok növelésének alapja az osztrák hivatásforgalom, melyben mi sebesvonatokkal veszünk részt. *Elsősorban ausztriai belforgalmi igényeket elégítünk ki.* Az egyre nagyobb számban kiutazó magyar munkavállalók, illetve diákok miatt azonban ma már a magyar hivatásforgalom részesedése sem csekély.

— Ilyen forgalomfelfutás mellett nem fenyeget-e az a veszély, hogy Sopron állomáson torlódás keletkezik, és ezáltal csökken a szolgáltatások színvonala?

— Ettől nem kell tartani — hangzott a válasz. — Az állomás nagyobb forgalom lebonyolítására is képes. *A szolgáltatásban dolgozókról sem mondható el, hogy túlzottan leterheltek.* Itt mindenki tudja a kötelességét, és szolgálatban legjobb tudása szerint végzi a munkáját. Erről a nap bármely szakában bárki meggyőződhet.

Valahányszor Sopronban járok, az állomáson mindig szembetűnik az a rend és tisztaság, ami a tágas utascsarnokban, a mellékhelyiségekben és a peronokon fogadja az odaérkezőt. Még az egyenruha viselésére kötelezetteken is lemérhető, hogy ezen a vidéken az öltözékükre sokat adnak az emberek. S átlépve a határt, a GySEV és az ÖBB állomásain mindez még szembetűnőbb.

Wulkaprodesdorfban, a GySEV ausztriai igazgatóságán tett villámlátogatás tapasztalatai is erről győztek meg. Mint egy patikában, olyan tisztaság uralkodott az állomás helyiségeiben. Rövid szemlélődés után találkoztunk *Wilhelm Lampel* igazgatóval és *Hans Lampel* forgalmi vezetővel, akiktől az utasforgalom növekedésének hátteréről kértünk tájékoztatást.

Mint elmondták, maguk sem gondolták, hogy a VOR-rendszer, a hozzá kapcsolódó új tarifapolitika, az egységes jegyrendszer kialakítása ilyen kiugró változásokat eredményez. *Ez számokban kifejezve azt jelenti, hogy míg 1987-ben 74 ezer, 1991-ben már 600 ezer utast szállítottak a GySEV ausztriai vonalain.*

Bevált az a kezdeményezés is, hogy a hivatásforgalomban heti vagy havi jeggyel utazók jóval nagyobb kedvezményt kapnak.

Az eredmény: a hivatásforgalomban utazók saját személyautójukon vagy kerékpárral kimennek a vasútállomásra. A járművet a parkolóban hagyják, és vonattal utaznak tovább. Ahol eddig nem volt autóparkoló, ott létesítették, vagy a meglevőt bővítették. Így történt ez Wulkaprodesdorfban és a GySEV más ausztriai állomásain is. Ahol erre a vasútnak nem volt alkalmas helye, ott besegítettek a települések polgármesterei.

A szomszédos Ausztriában köztudottan magas az életszínvonal. Ezért a személygépkocsi-tartás közel sem okoz olyan gondot, mint nálunk. Az ÖBB utasszerző kezdeményezései, a bécsi és környékének hivatásforgalmában mégis beváltak. Az osztrák polgár ugyanis belátta: a környezetszennyező és költséges közúti jármű helyett jobban jár, ha vonaton utazik.

R. V. F.

A HISZTADRUT EREJE

Izraeli szakszervezeti tapasztalatok

(Folytatás a 2. oldalról.)

törvénykedés stb. *Az osztály felvilágosító munkát is végez a munkástanácsok szociális biztonsági alosztályán.*

A jogi tanácsadó iroda jogi tanácsot nyújt a tagoknak nyugdíj, az Állami Biztosítóra és egyéb szociális biztosító intézetekre vonatkozó kérdésekben és a nyugdíjjogosultság folytatólagosságában felmerülő problémákban.

A munkástanácsok mellett működő szociális biztonsági albizottság segítséget nyújt a tagoknak szociális jogaik elérésére.

A szociális biztonság osztálya mellett működik egy fellebbezési bizottság, mely a tagok — egyének fellebbezéseit intézi a nyugdíjalapok határozatainak ügyében.

A dolgozók nyugdíj és biztosítási alapjai a következő biztosítási ágakat foglalják magukba: öregségi és özvegyi nyugdíj, rokkantság, betegségi táppénz, kölcsönös életbiztosítás, rehabilitáció, kártérítés, üdülés és szabadság, kölcsön a tagoknak stb. Az általános nyugdíjalapban foglalt jogok sokkal szélesebb körűek, mint az alapnyugdíj kerete. Többek között rokkantsági és özvegyi nyugdíjat nyújtanak — abban az esetben is, ha a biztosított elhalálozott a nyugdíjkorhatár elérése előtt.

Hét különböző nyugdíjalap létezik. 1986 második felében a Hisztadrut összpontosító bizottsága elvi határozatot hozott a különböző nyugdíjalapok egyesítésére.

A tagok a következő jogokat élvezik a nyugdíj és biztosítási alapokban.

Öregségi nyugdíj: a nyugdíjkorhatár a nőknél 60 év, a férfiaknál 65 év, azzal a feltétellel, ha a biztosított legalább 10 éve tagja az alapnak. Azokban a szakmákban, ahol nehéz fizikai vagy egészségre ártalmas munkát végeznek, bizonyos esetekben engedélyezik a korábbi nyugdíjba vonulást.

A nyugdíj mértéke: legalább 10 évi munka után a nyugdíj összege 35-40 százaléktól 70 százalékig lehetséges. A nyugdíj összegének meghatározása a nyugdíjazás előtti utolsó fizetés alapján történik. Ha a munka befejezése előtti három évben a dolgozó magasabb beosztásba lépett, a fizetések átlagát veszik alapul a nyugdíj kiszámítására. Az Állami Biztosító öregségi juttatását a nyugdíjtól függetlenül mindenki megkapja.

Az idős újbevándorlók részére, akik 1969 után érkeztek az országba, különleges nyugdíjalapot dolgoztak ki a „Mivtahim" nyugdíjalapnál, 1974. március 3-tól kezdődően.

Az 1931-ben alapított „Misán" szervezetei az ország minden más tanácsa mellett működnek, beleértve a nyolc arab szektorban működő szervezetet is. *A „Misán" feladatai:*

a) Gyorskölcsönök a tagoknak sürgős esetekben, kedvező feltételekkel.

b) Aggok háza és rehabilitációs otthonok felépítése és fenntartása a tagok és szüleik részére. A „Misán" nyolc aggok házában 1988 közepén összesen 4500 ágy volt.

c) Gyermekotthonok fenntartása szűkölködő családok gyermekei részére. A „Misán" öt ilyen intézetet tart fenn: 2 Kfar Szaván, 1—1 Jeruzsálemben, Tivonban és Gan-Javnén.

d) A „Dor ledor" alap kiegészítést ad a Hisztadrut azon tagjainak, akiknek egyetlen bevétele az Állami Biztosító öregségi juttatása.

Az 1988 áprilisában megszavazott rehabilitációs törvény kimondja, hogy a magukkal tehetetlen öregek különleges segélyre jogosultak, beleértve otthoni ápolást vagy kezelést, saját vagy családjának szükséglete szerint meghatározott heti órákra. *A törvény nyomán a „Misán" megszervezte az ország néhány pontján a segélyezést az arra rászorulóknak otthonukban, és ezt fokozatosan kiterjeszti az egész országra.* 103 nyugdíjas klubot is fenntart az országban. A nyugdíjasoknak, akik ezeket a klubokat látogatják, széles körű program áll rendelkezésükre: összejövetelek, különböző szakkörök, ünnepélyek és kirándulások. A „Misán" igyekszik az idősebbek segítségére lenni családügyi tanácsadással, foglalkoztatási terápiával, és otthonukban szükséges javítások elvégzésével stb.

A nyugdíjasok szervezete, mely a Hisztadrut keretén belül működik, a nyugdíjasok hivatalos képviselői az országban.

Főbb feladatai:

A nyugdíjasokat képviselni állami, hisztadruti és egyéb közintézménynél, a nyugdíjasok jogainak megvalósítása és fenntartása, fizetési engedmények elérése adók, előfizetések és szolgáltatások összegéből, egészségügyi, segítségnyújtási, rehabilitációs és jóléti szolgálatok megfelelő nívójú biztosítása stb.

Izrael fejlett állam, jól működő gazdasággal. A kormány mégis minden évben megpróbálja megnyírbálni a költségvetést, különösen a szociális kiadásokat. A Munkapárt és a Hisztadrut viszont olyan tradíciót és erőt jelent, hogy ez nem mindig sikerül.

Balogh László

Újra vasúton

A Lenti—Rédics—Lendva vasútvonal újjáépítését tervezik. A magánvállalkozásban épülő magyar—szlovén vasúti összeköttetéshez — amelyet a két világháború eseményei szakítottak meg — magyar oldalon megvan a pályatest.

PRIVATIZÁCIÓ

Mit kell tudni az MRP-programról?

A Munkavállalói Résztulajdonosi Programról (MRP) szóló törvényt a magyar Országgyűlés a világon harmadik országként elfogadta és ezzel lehetővé tette a munkavállalók részére, hogy meghatározott csoportjuk az őket foglalkoztató társaságban tulajdonrészt vásároljon, ezzel lehetővé téve új tulajdonosi réteg kialakulását.

A tulajdonszerzés folyamata:

— a dolgozók minimum 25 százalékának kell támogatni,

— háromtagú szervezőbizottságot kell alakítani,

— a megvalósításhoz programot kell készíteni, amit a társasággal ellen jegyeztetnek,

— az MRP-szervezet megalakulásához meg kell szerezni a társaság közgyűlésének hozzájárulását,

— a társaságban dolgozók legalább 40 százalékának kell kimondani a megalakulást,

— jóvá kell hagyni az alapszabályt,

— meg kell választani az ügyintézést végzőket.

A társaság felelősséget vállal az MRP-szervezet tartozásaiért. A társaság tagjai lemondanak az elővásárlási jogukról.

Az MRP-szervezet az esetlegesen keletkező tartozásért teljes vagyonával felel. A vásárláshoz minimális saját pénzforrás szükséges és kedvezményes hitel vagy részletfizetési lehetőség áll rendelkezésre. A saját pénzforrás nagyságát a megvásárolandó vagyonrész vételárával egybevetve kell meghatározni.

A kedvezményes hiteleknél és a részletfizetési lehetőségeknél tízéves futamidővel és kétéves türelmi idővel kell számolni. A vagyonrészek a hiteltörlesztés vagy a részletek fizetésének mértékéig kerülnek a résztvevők tulajdonába.

Dr. Péter Mihály

A SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁG TERÜLETÉN

Ismét szállít belföldön darabárut a vasút

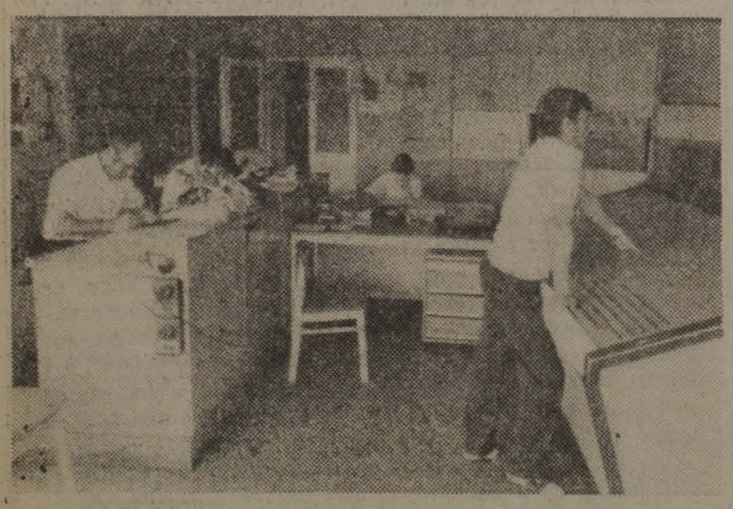
A sokat vitatott, 1968. évi közlekedési koncepció átadta a MÁV belföldi darabáru-fuvarozási jogát a Volán akkori elődjének, az AKÖV-nek.

A piacgazdaságra való áttérés részeként — az országban elsőnek a szombathelyi igazgatóság területén — térnek vissza a belföldi darabáru-szállításra. Szombathely és Budapest, illetőleg Zalaegerszeg és a főváros között július elsejétől vezetik be a régi-új szolgáltatást. Valamennyi célállomáson háztól házig szállítják a küldeményeket. A vasút belépésével olcsóbbak tudnak lenni a konkurenciánál: a Volánnál, a Timespednél és a magánfuvarozóknál.

A feladott küldemények két munkanapon belül a címzettekhez kerülnek. A szállítandó csomagok egy-egy darabja nem lehet több 500 kilogrammnál.

A július elsejével beindult szolgáltatásról szórólapokon az igazgatóság már június közepétől részletesen tájékoztatta a leendő ügyfeleket.

Sz. J. I.



Kelenföldi pillanatképek. Fent: Vörös László tolatásvezető. Lent: munkában Papp János forgalmi szolgálattevő és a naplózók. Jobbra: Varga Andrea külsős forgalmista

(Fotó: Jurkievicz Tibor)

Kényszerpályán

Füzi Gergely rokkant nyugdíjas, a vasútnál dolgozott Szentesen. Életében voltak nagy fordulatok. Precizen kezelt bélyeggyűjteményének díjat nyert vasúttörténeti motívum albumát lapozgatom. Elém tárulnak a világ vasútjai, s közben élete történetét hallgatom.

— Szentesen a Horváth Mihály Gimnázium diákja voltam, amikor már rokonaimtól megtanultam kézimunkázni, meg a seprűkötést is. 1945-ben folytathattuk a tanulmányainkat. Én voltam a gimnáziumban a nagy szám, mert megtanítottam a lányokat „kerek sarkot" kötni.

— És a gimnázium után?

— *Amikor leérettségiztem, kőműves vállalkozó keresztapám mellé szegődtem segédmunkásnak.* A Szentes melletti Derekegyházon még ma is állnak azok a szép kis családi házak, amelyekben az én munkám is benne van. 1950-ben pályamunkás lettem a MÁV-nál. Később a katonaságnál kitanultam a rádiótávírász-szakmát, amit leszerelésem után Békéscsabán a vasútnál hasznosítottam.

Az 1956-os forradalmi eseményeknek közvetve Füzi Gergely is részese volt. A szentesi vasútállomás előtt két szovjet tank állt. Ágyúik ugyan nem dördültek el, de csöveik fenyegetően irányultak az épületre. Az ágyúcsövek árnyékában, bent a távírdában *Füzi Gergely* szüntelenül vette a virágnyelven adott híreket a szovjet csapatok mozgásáról. Záhony és más helyek is adták a jelzést a megszállók beözönléséről. Néhány nap múlva felfigyeltek a szovjetek az információs gócra és blokkolták a távírdát.

— Mi történt a forradalom leverése után?

— *Forgalmi és kereskedelmi szakvizsgát tettem, majd elvégeztem a tisztképzőt.* Minden szolgálatra alkalmas lettem. Néhai *Fejér István* főmérnök hívására 1968-ban szolgálati helyet cseréltem, átmentem a MÁV szentesi építési főnökségre díszpécsernek. Sajnos öt év múlva egészségi állapotom annyira megromlott, hogy fiatalon rokkanállományba helyeztek.

— Hogyan vészelte át ezt a testi és lelki traumát?

— Nehezen, de azért nem roppantam össze, mert a diák koromban szerzett gyakorlati tapasztalatok olyan váltót állítottak életemben, hogy alkati és szellemi képességeimet más irányba fordítottam. Hobbim lett a kézimunkázás és a bélyeggyűjtés. Közben kisdiákokat és továbbtanuló vasutas barátaimat korrepetáltam matematikából.

Füziéknél láttam a mesteri munkákat. Megcsodáltam azt az ukrán motívumokkal díszített remekművű asztalterítőt, amelyben négyezernyi öltés gyönyörködteti a szemlélőt. A másik ámulatba akkor estem, amikor Gergely, a volt kollégám egy égszínkék orosházi csillagmintás terítőt mutatott, amely olyan száltechnikával készült, hogy az egyszínű fonal két árnyalatot mutat.

Füzi Gergely művészi kézimunkái megérdemelnének egy önálló kiállítást mindenki gyönyörködtetésére és annak példázatára, hogy az ember kényszerpályán is megtalálhatja élete értelmét.

Fogas Pál

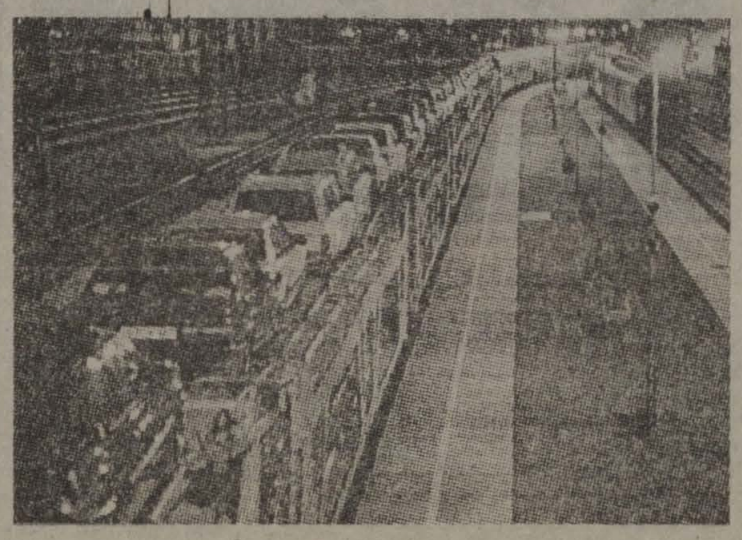
Jövőt szolgáló fejlesztések

A korszerű vasútirányításért Vámosgyörkön

A Magyar Államvasutak — lehetőségei alapján — igyekszik meghonosítani a korszerű technikát. Ennek érdekében országos program keretében öt igazgatóság területén kezdték meg a MÁV távközlési infrastruktúrájának fejlesztését. Ennek részeként a miskolci igazgatóság épületében kísérleti jelleggel az osztrák Schrack cég elektronikus telefonközpontját szerelték fel áprilisban. Jelenleg ez 32 vonalra terjed ki, s ezeken tanulmányozzák: *a jövőben milyen szolgáltatásokat nyújthat a rendszer a vasútnak.* A cél az, hogy az igazgatóság területéhez tartozó állomásokat kössék össze. Ezzel a fejlesztéssel a jelenlegi, hagyományosan működő gépi kapcsolásos központot cserélik fel. Úgy tervezik, hogy 1995-ig a már említett 32 vonalat több ezerre bővítik.

Mint *Balogh Ferenctől*, a MÁV Miskolci Igazgatóságának osztályvezetőjétől megtudtuk, korszerűsítik a vasútforgalom irányítási rendszerét is. Az egykor úttörőnek számító vámosgyörki „Integra Dominót" — amely immár harminc éve működik zavartalanul — — fokozatosan felújítják. Miután a kezelőpult erőteljesen megkopott, így várhatóan jövőre kicserélik. Ez az irányítási rendszer egy alaptípus volt, amely bevált, és üzembe helyezése annak idején korszakalkotó változást hozott a MÁV életében. Azóta már ettől korszerűbb „Integra Dominók" irányítják a forgalmat az ország vasútvonalain, ám a vámosgyörki továbbfejlesztésről mégsem mondanak le.

Az új kezelőpultot várhatóan jövőre szerelik be, amelyet a MÁV megrendelésére a Ganz —Ansaldo magyar—olasz vegyes vállalat bajai gyáregysége készíti el. Ezzel is szeretnék a ma már vasúttörténeti különlegességnek számító berendezést tovább működtetni.



A MÁV technikai felszereltség hiányában nem tudott bekapcsolódni a Németországból szabadságra hazautazó törökök autóinak vasúti szállításába — nem szennyezve a tranzitországok levegőjét —, így német és osztrák vonatok szállítják azokat keresztül Magyarországon. A kocsikra, melyek az Attika és Isztambul expresszvonatokhoz csatoltan közlekednek, az ARZ Tours és az Optima Tours utazási irodáknál válthatnak jegyet az utazni vágyó törökök

SOMOGYORSZÁGI BEMUTATKOZÁS

Az amatőr orvos-festő újabb kiállítása

Június 27-én a Lengyeltóti Napok és az ünnepélyes várossá avatás rendezvénysorozatának egyik kedves színfoltja volt *dr. Stark Ferenc* vasutas orvos-festő kiállítása, amely az utóbbi félévben alkotott festményeiből áll. Az esemény jelentőségét és színvonalát mutatja, hogy az elismerést és sikert aratott tárlatot *dr. Gyenesei István*, Somogy Megye Közgyűlésének elnöke, *dr. Bényi László* festőművész, a Magyar Nemzeti Galéria tudományos főmunkatársa és *Takáts Gyula* Baumgarten- és Kossuth-díjas költő, festőművész nyitotta meg.

A kiállítás meghívója négy szóval tömören és találóan jellemzi az amatőr művészt: *hivatása orvos — szenvedélye a festészet.*

Dr. Stark Ferencről tudni kell, hogy a hévízi MÁV Rheumatológiai Gyógyító és Rehabilitációs Intézet (közismert nevén Szanatórium) igazgató főorvosa. Hévízen 1978 óta él, és attól kezdve *rendszeresen* rajzol és fest. Tanítómesterei elismert festőművészek voltak.

Gyermekkorától orvosnak készült, de az orvosi elhivatottság mellett a humánum és a természet szeretete egyre tágította látókörét. Állandóan élt benne a vágy az élmények kifejezése iránt.

Képzőművészeti érdeklődését gimnáziumi rajztanára keltette fel, és azóta a festészet mint kifejező eszköz sokat foglalkoztatta. A gondolat azonban sokáig csak a szemlélődésig és a gyönyörködésig jutott. Az első kép megfestése és annak sikere további alkotásokra sarkallta, és tanítói irányításával művészi kifejezése egyre magasabb szintet ért el.

Így kerülhetett sor első, 1983-ban Hévizen rendezett önálló kiállítására. Ezt követően folyamatosan mutatta be tetszéssel fogadott alkotásainak egy-egy csokrát Budapesten, Szolnokon, Szombathelyen, Miskolcon, Vonyarcvashegyen és Sármelléken.

A mostani kiállítás is arról tanúskodik, hogy fő törekvése a valóság ábrázolása és a gondolati kifejezés. A tárlat színgazdag képekben foglalja össze az utazásai során szerzett benyomásokat.

Horváth Károly

Top-Rongy Shop

Nyugdíjas kollégáink körében sajnos mind több azoknak a száma, akiknek a Top-Rongy Shop, kilós nyugati turkáló kft. és társai az egyetlen „lehetőség" ha jó minőségű, de használt nyugati textilféleségekhez akarnak hozzájutni.

Fanyar humorral jegyezte meg egyik idős kollégánk:

— *Ugyan már, ki mondaná meg, hogy nem én koptattam olyanná, mint amilyen — nem igaz?*

Egyszóval egyre elterjedtebbek és kedveltebbek a kilós vásárlási lehetőségek. A „kihelyezett" vásárok iránti érdeklődés ma már szinte igénye a kis keresetűeknek.

Amint elmondják, 10—15 évvel korábbi árakon tudják így beszerezni a legszükségesebb ruhaféleségeket. *Egyébként sehogyan sem.* A múlt évben, az év végéhez közeledvén, a fizetési napok időszakát is figyelembe véve, szervezték a vásárokat, melyek végül is sokaknak az ajándékozás lehetőségét teremtette meg.

Némelyek pironkodva, mások nagy gyakorlattal turkáltak a „Top-Rongy"-ok között és elégedetten távoztak, mert sikerült valamit találni maguknak.

A piacgazdaság kialakulása számukra egyelőre sajnos csak ezt a piacot biztosítja.

H. K.

A CILINDER

A kollégium fűtője, az öreg Petrik kínálta fel a cilindert. Viseltes fejreval volt, belsejében az aranybetűs monogramot már nem lehetett kibetűzni. A közelgő jelmezbál miatt sokan acsárkodtak érte, végül egy Tóth Kristóf nevű harmadéves szerezte meg. Kezében lóbálva vitte fel szobájába, a tükör elé állt, és föltette:

— Á... üdvözlöm kedves Grümbenfeld úr... a kedves nagyapja jobban van már ..? Ó, igazán örvendetes hír...

Lónak is dicséretére váló nyerítés zavarta meg a tükör előtt ágáló Kristófot. Csete Géza állt az ajtóban.

— Öregem!... Tökéletes vagy... egy született... született... — nem jutott eszébe az imént hallott név.

— Grümbenfeld! — vágta rá Kristóf.

Csete tovább lelkesedett.

— Öregem!... egy sétabot, egy prima nyakkendő... neked lesz a legjobb szerelésed szombaton...

Kristóf nagyképűen felnevetett, játszott tovább:

— Uram, tagja ön az úri kaszinónak?!

Csete nem hagyta abba.

— Tudod mi lenne az abszolút tökéletes? Ha most lemennél, így lemennél.

Kristóf elhúzta a száját, gyerekesnek tartotta az ötletet.

— Ön nem lehet tagja az úri kaszinónak... Ön egy közönséges... közönséges... — nem találta a szót, lekapta fejéről a cilindert, nem bohóckodott tovább. Csete még lelkesedett egy ideig, azután látva, hogy Kristóf nem figyel, lelépett.

Kristóf becsapta az ajtót, végigdőlt az ágyán, perceken belül elalúdt. (A kollégiumban szokta meg a nappali alvást, otthon nem tehette meg.)

Hajnal körül felzavarták. Gerendás Zoli jött Csetével. Részegek voltak, a cilindert követelték: Csete mindenáron cilinderben akart lemenni az utcára. Kristóf lebarmozta őket, hóna alá kapta a cilindert, kivonult a mosdóba.

Reggel frissen leszaladt a földszintre. A portásfülke előtt komótosan fejére illesztette a cilindert, kilépett az utcára.

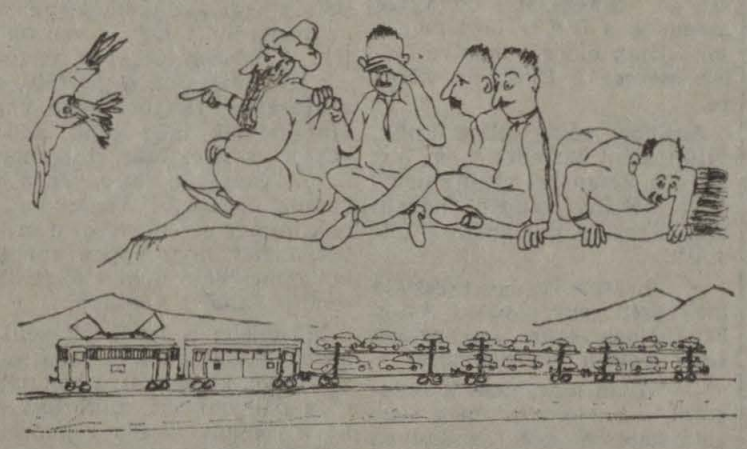
Az első percekben rettenetesen izgult; úgy járkált, mint egy kezdő manöken. Az Astoriánál egy rendőr a szemébe röhögött, de nem szólt. Ettől megbátorodott, felugrott egy villamosra, s a Keletiig utazott. Itt már sikeresebb volt, mutogattak, vihogtak amerre ment. Egy fejkendős nénikének különösen tetszett; harsány nevetése nyomán kisebb csoport kezdett gyülekezni Kristóf köré. Néhány srác pattogatott kukoricával szórakozott: a cilindert célozták, rikácsolva biztatták egymást pontos dobásokra.

Kristóf már gyűlölte a cilindert, de késő volt: a csoportban megpillantotta az apját. Idősb Tóth Kristóf kopottas ruhájában, kezében kis bőröndd el ott állt a bámészkodók között.

Ifjabb Tóth Kristóf szégyenében futásnak eredt. Csak a szobájában billentette le fejéről a cilindert.

Éjféltájt Gerendás Zoli jött Csetével.

SÁRKÖZI GÁBOR



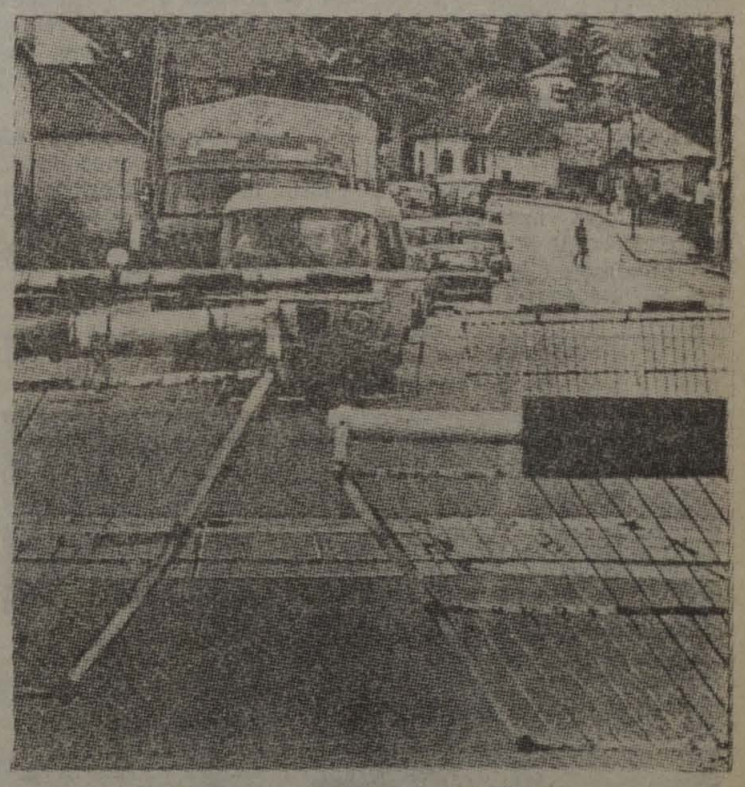
Lassíthatsz Ali, utolértük a vonatot!
(Szenkovits Viktor rajza)

Radnai Ketykó István

Azok a régi éjszakák...

Minden csepp izzadtságom;
örömöm, bánatom, sóhajom, imádságom
rátok emlékeztet, régi éjszakák,
mikor kalászos nyárban
vagy dühöngő télben
hosszú verseket írtam, bár fáztam
eleget a rezsó fűtötte bakterházban
a forróságban pedig mindig sörre vágytam...
Most érzem csak hiányát a gyalogutaknak;
az öreg gőzösöknek, a tisztelgő sorompórudaknak —
valami visszajár bennem —
holt lelkekként bolyongnak szememben
a csitri falusi lányok,
de elszáradtak már a rózsák a lépcsőn
ritkultak a borozások.
Azok a régi éjszakák...
Valami hiányzik belőlem
és kimondhatatlanul fáj egy álom:
gázolok térdig erő pipacs-tengerben
futok egy nem létező vonat után —
egy vonalbejáró sem jön velem szemben,
hogy kulacsából megkínáljon...

AUGUSZTUSTÓL FÉNYSOROMPÓ



Régi problémája a Komlón közlekedőknek, hogy a vasút átszeli a várost, s a fő közlekedési úton a napi hat vonatpár és a rendszeres tolatások miatt gyakran kell várakozni a leengedett sorompó előtt. Bár a gond véglegesen nem oldódik meg, július végétől, augusztus elejétől változik a helyzet. A régi, rossz műszaki állapotú sorompóőr üzemeltette szakállas sorompót egy modern, automatikus, félkaros fénysorompó váltja fel. A fénysorompó oszlopát már fel is szerelték, következhet a próbaüzem, majd a régi szerkezet leszerelése és az új üzembe állítása. Remélhetőleg az automata működésekor nem alakulnak ki ilyen hosszú kocsisorok.

LABDARÚGÁS

Mérlegen a BVSC-NOVÉP és a Haladás VSE

A labdarúgó NB I-ben június 20-án ért véget az 1991/92. évi bajnokság. A két vasutascsapat, a BVSC-NOVÉP és a Haladás VSE hazai pályán fejezte be a pontvadászatot. Mind a két vasutasstadionban egykor szebb napokat megélt csapat volt az ellenfél. A BVSC-NOVÉP az MTK-t, a Haladás pedig az Újpestet látta vendégül. A Szőnyi úton 1-1 arányú döntetlennel ért véget a találkozó, míg Szombathelyen a Haladás 1-0-ra legyőzte az UTE-t.

Mire volt elég a Szőnyi úti döntetlen?

A bajnoki táblázat középmezőnyében már korábban elfoglalt pozíció, a 10. hely megőrzésére. Ez nagyjából a szakvezetők elképzelésének is megfelel. Ők ugyanis a 8-10. hely megszerzését tűzték ki célul. Ez a rendelkezésre álló játékosállományt figyelembe véve reálisnak tűnt. Bár ez az újonccsapat az őszi bajnoki idényben minden várakozást felülmúlt. Hiszen, nem kevesebb, mint 15 pontot gyűjtött.

Ha a folytatás is az őszihez hasonlóan alakult volna, a BVSC még előkelőbb helyen is lehetne. Igen, csakhogy ebbe tavasszal a kulcsjátékosok sorozatos sérülése szólt közbe, olyan játékosok váltak hosszú időre harcképtelenné, mint *Farkasházy*, a csapat gólerős középpályása, a válogatott irányító *Bognár*, *Nyikiforov* és mások. Valljuk be, megérezte a csapat a válogatott *Pintér Attila* „kényszerű" távozását is. Tavasszal a szerencse is sokszor elpártolt az újonctól. A Honvédtől elszenvedett 4-1 arányú súlyos vereségtől eltekintve — akár kikaptak, akár döntetlent értek el — mindig szoros küzdelemben született meg az eredmény. Híven tükrözi ezt a csapat tavaszi eredménylistája. Íme:

16. forduló:	
Tatabánya—BVSC-NOVÉP	**1-0**
17. forduló:	
BVSC-NOVÉP—Veszprém FC	**0-0**
18. forduló:	
FTC—BVSC-NOVÉP	**1-0**
19. forduló:	
BVSC-NOVÉP—Siófok	**1-1**
20. forduló:	
Diósgyőr FC—BVSC-NOVÉP	**0-0**
21. forduló:	
BVSC-NOVÉP—Vác FC-Samsung	**1-0**
22. forduló:	
Vasas SC—BVSC-NOVÉP	**2-0**
23. forduló:	
PMSC—BVSC-NOVÉP	**2-1**
24. forduló:	
BVSC-NOVÉP—HVSE	**1-0**
25. forduló:	
ZTE—BVSC-NOVÉP	**2-0**
26. forduló:	
BVSC-NOVÉP—Kispest-H. FC	**1-4**
27. forduló:	
Videoton-W.—BVSC-NOVÉP	**3-3**
28. forduló:	
BVSC-NOVÉP—Rába ETO	**0-0**
29. forduló:	
UTE—BVSC-NOVÉP	**1-1**

A csapat végeredményben 26 ponttal, 29 lőtt és 34 kapott góllal zárta a bajnokságot.

Az utolsó hazai bajnoki mérkőzés utáni sajtótájékoztatón hivatalosan is bejelentették: *Kisteleki István* igazgató-vezető edző megválik a csapattól. Ezt a lépését a szakvezető azzal indokolta, hogy elfáradt, szükségét érzi a kikapcsolódásnak, a pihenésnek. *Kisteleki István* utóda *Both József* lett. Az őszi bajnoki idényre már az ő irányításával készül a csapat.

Ami a Haladás mérlegét illeti, elmarad a BVSC eredményességétől. Az utolsó fordulóban aratott hazai győzelem például csak arra volt jó, hogy ezzel elkerülték az egyenes kiesést. A Zalaegerszeg melleti ugyanis a Vasastól elszenvedett 4-1 arányú vereségével a nagy múltú Tatabánya jutott a kiesés sorsára. Az egyaránt 22 pontos Haladás — a Diósgyőrrel együtt — kapott még egy lehetőséget azzal, hogy osztályozót játszhatott, az NB II. Keleti csoportjának a második helyezettjével, a Nyíregyházi VSC-vel. Ebben a párosításban az a kellemetlen, hogy a két vasutascsapat közül csak egyiknek áll a jelző. Amelyik elbukik, az ősztől az NB II-ben folytathatja.

Az első mérkőzést június 24-én, szerdán, Nyíregyházán játszották. Ezen 1-0 arányú győzelmükkel a hazaiak jutottak előnyhöz. A visszavágó 28-án vasárnap, Szombathelyen volt.

A Haladás nyíregyházi veresége már jelezte, hogy a visszavágó nem lesz sétagalopp, alaposan meg kell küzdeni a bennmaradást jelentő győzelemért. Ez vasárnap be is igazolódott. A mérkőzés a vendégek rohamaival indult. A Haladás saját pályáján sokáig védekezésre kényszerült. Később kiegyenlítődött a játék, s a válogatott *Illés* gólja nemcsak a vezetést, a hátrány ledolgozását jelentette, hanem a kedélyeket is megnyugtatta.

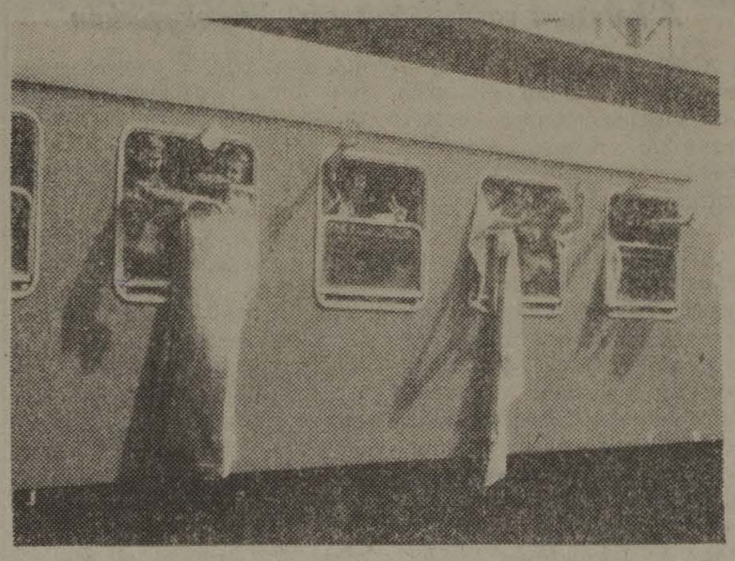
A két vasutascsapat végig nagy iramot diktált. A kapuk felváltva forogtak veszélyben.

Az, hogy több gól nem született, elsősorban a két kitűnően védő kapusnak köszönhető. Mivel gól a kétszer 15 perces hosszabbításban sem esett, 11-es rúgások következtek. Ezt 5-3 arányban a Nyíregyháza nyerte. Így ők jutottak fel az NB I-be, a Szombathelyi Haladás pedig ősztől újból az NB II-ben folytathatja.

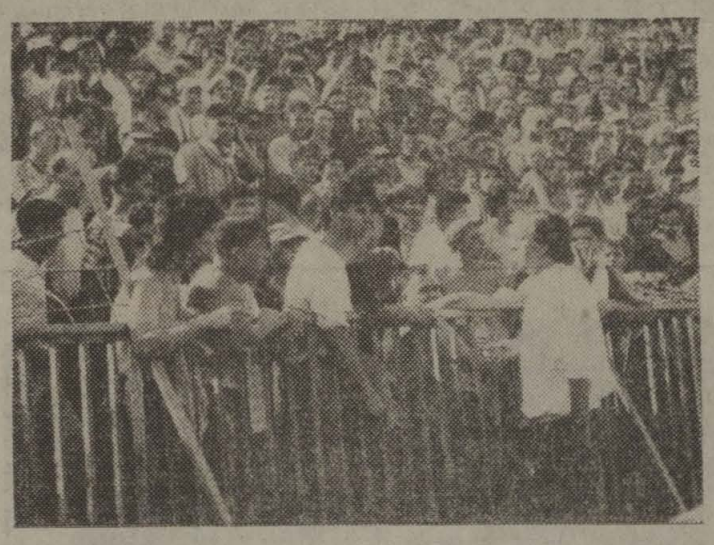
A szimpatikus Haladás kiesésével csupán az jelent némi vigaszt, hogy az 1992/93. évi idényben is két vasutascsapat, a BVSC és a Nyíregyházi VSC játszik az NB I-ben.

-i -c

Kommandós jegyvizsgálat



„Bajnok lesz a, bajnok lesz a Ferencváros!"



Nyilasi nyugtatja a felbőszült drukkereket

Mint a hangyák úgy rajzottak elő a metróból ezen a júniusi kánikulai szombaton, és árasztották el a Keleti pályaudvart a fradisták, hogy bajnokavatásra Miskolcra (azaz Diósgyőrbe) vonatozzanak.

A különvonaton mozdulni sem lehetett. A csupa másodosztályú vagonban a tizen- és huszonéves srácok gyorsan és otthonosan berendezkedtek. Az ablakokban hatalmas zöld-fehér zászlók lobogtak, sok helyen a csomagtartókon is a házilagosan, többnyire lepedőkből készített drapériák lógtak, az egyéb Fradi-relikviák mellett.

A harmincfokos rekkenő hőségben bőségesen döntötték magukba a fiúk a bort meg a sört. Ittak előre a medve (jelen esetben a Diósgyőr) bőrére.

Amikor végre elindultunk, futótűzként terjedt el a hír, hogy a kalauzzal együtt nemcsak néhány rendőr, hanem több „igazi" kommandós is felszállt.

— *A francba* — sziszegte mellettem egy hosszú hajú, Fradi-sálas srác —, *nekem sincs jegyem, mi lesz most?*

— Ugyan már, nem kell izgulni — nyugtatta meg egy kétméteresre nőtt, százötven kilós, rövid nadrágos hústorony — meg sem állunk Miskolcig, nem tudnak leszállítani.

Hírnök jő, s pihegve szól: — *Ezek mindenkit igazoltatnak, s akinek nincs jegye, annak feljírják az adatait.*

— Elmúltál már tizennyolc? — kérdezi egy nyakigláb kamasz a társától, majd átpasszolja neki a kőbányais üveget. — *Mondd azt, hogy a tied...*

Az utolsó pillanatban sikerül nyélbe ütni az „üzletet", mert megjelenik a fiatal kalauz kíséretével két molett rendőr, és három kommandós biztosítja a jegyvizsgálatot.

A fekete gyakorlóruhás, bordó sapkás kommandósok fiaarccal, fenyegetően állják el a vagon két kijáratát. Innen nincs menekülés. Jobb kezükben olyan gumibot, mely alakra egy rövid csövű géppisztolyra hasonlít. Úgy is markolják. A felszerelésükhöz tartozik természetesen a pisztoly, s a századosi rangban levő parancsnoknak, még rádió adóvevője is van. Már Hatvanon is túl vagyunk, mire végez a kalauz, mert újból végigvonulnak immár az ellenkező irányból. Lehet, hogy éppen ennek köszönhetően nem történik semmi balhé a vonaton.

Miskolcon a fradisták zöldárként zúdulnak le a vonatról. Énekelve, kurjongatva hagyják el a pályaudvart, miközben a különvonatot kísérő rendőrök még egyszer átfésülik az üres szerelvényt. Estig nincs dolguk, addig pihenhetnek, akkor indultak hazafelé, Pestre a különvonatok...

Kép és szöveg:
Kovács Györgyi

KISPÁLYÁS LABDARÚGÓTORNA

Ifjúsági Kupa Szegeden

Június 5. és 7. között Szeged adott otthont a VSZ ifjúsági tagozata által másodszor kiírt Ifjúsági Kupa kispályás labdarúgótornának. A küzdelmekben 10 csapat vehetett részt, az ország minden részéből. A csapatok nevezési díjai önellátásukat szolgálta, míg a díjakat és a szervezés költségeit a vasutas-szakszervezet és a Vasutas Ifjúságért Alapítvány állta.

A kétnapos küzdelmet az SZVSE sporttelepén rendezték. A bajnoki címet a miskolci járműjavító csapata szerezte meg. Második helyezett a miskolci vontatási főnökség, míg harmadik a debreceni járműjavító csapata lett. Az első helyezett egy évig birtokolhatja az Ifjúsági Kupa vándorserleget, és neve fölkerülhet a győztesek közé. Ezenkívül 8 ezer forint értékű sportszert osztottak ki a helyezettek között.

Az első ízben kiírt női labdarúgás döntőjében Szeged csapata a Miskolc-Tiszai pályaudvar csapatát győzte le.

Minden résztvevő igazi jutalma azonban a jó hangulatban eltelt hét vége, a közös sport öröme és a bográcsban készült „szögedi" halászlé volt, amelyért dicséret illeti a szegedi rendezőgárdát. E hagyományteremtő kupa megrendezését jövőre Miskolc vállalta.

Balatonkenesén megkezdődött a szervezett gyermeküdültetés

A tanév befejezése után, június 17-én megkezdődött a vasutasgyerekek szervezett üdültetése. A nyári vakáció alatt Balatonkenesén, öt turnusban 1900 gyerek nyaralhat. A turnusok 14 naposak. Üdültetésük térítési díját a MÁV Kollektív Szerződés szabályozta. Eszerint Kenesén egy gyerek után két hétre 2800 forintot kell a szülőknek fizetni.

Kenesén kívül egy-két hetes turnusban Bodrogolasziban és Kőszegen is üdültetnek gyerekeket. Vannak nyári szaktáborok is. Szolnokon két turnusban 64 gyerek vesz részt az úszó szaktáborban, Budapesten pedig a MÁV sportrepülő- és ejtőernyősklub farkashegyi bázisán három turnusban 120 gyerek szaktáborozhat. Békéscsabán pedig középiskolások részére idegen nyelv tanulására biztosítottak lehetőséget. A szaktáborokban egy gyerek után 300 forint a napi térítési díj.

Lakáscsere

Elcserélném Gacsály községben (debreceni ig.) 60 négyzetméteres, előkertes, melléképület, pince, padlás, teljesen különálló szolgálati lakásom pesti vagy Pest környéki másfél szobás lakótelepi lakásra. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: az 56-32, 55-67-es üzemi telefonszámokon Farkas Józsefnél.

Elcserélném Kőbánya felső állomásnál 34 négyzetméteres szobakonyhás, komfortosított, gázfűtéses, önkormányzati udvari lakásomat másfél szobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 64-56-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest XIII., Hajdú út 9. II. 14., 53 négyzetméteres 1 +2 félszobás, étkezős, parabolaantennás tanácsi lakásomat másfél szobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: a 35-09-es üzemi vagy a 122-0660, 597-es mellék városi telefonszámon, Csizmadianénál.

Elcserélném 60 négyzetméteres, 2 szobás, étkezős, cserépkályhás, földszinti, udvari, MÁV-lakásomat egy másfél szobás, komfortos tanácsi, külön bejáratú szobákkal, vagy kettő 20—25 négyzetméter körüli tanácsi lakásra (Zugló előnyben). Érdeklődni lehet a 252-8333/69-es, 71-es melléken a délelőtti órákban.

Elcserélném Sopron közelében levő, lövői másfél szobás, kertes, MÁV-lakásomat hasonló budapesti vagy Pest környéki lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet személyesen vagy levélben: Lovas Ferenc, Lövő 34. őrház.

Elcserélném 62 négyzetméteres, 2,5 szobás, mellékhelyiséges (nagykertes, gyümölcsös, garázs, baromfiudvar), telefonos, MÁV-lakásomat kisebb, 1,5 vagy 1 szobás tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 148-7859-es telefonszámon 18 óra után.

Elcserélném szentesi 65 négyzetméteres, első emeleti, 1 + 2 félszobás, MÁV szolgálati lakásomat kecskeméti vagy kiskunfélegyházi MÁV szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: a 71-03-as üzemi telefonszámon egész nap.

Elcserélném Budapest, káposztásmegyeri tanácsi, 36 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos, földszinti lakásomat kecskeméti vagy budapesti hasonló lakásra, lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni lehet: Tóth István, Budapest, Galopp u. 7. 1046.

Elcserélném budaörsi MÁV-állomáson levő, 67 négyzetméteres, 2 szobás, komfortos, első emeleti, kertes lakásomat bármilyen budapesti 1 szobás, komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: a 252-3305-ös telefonszámon.

Elcserélném istvántelki megállónál levő 69 négyzetméteres, komfortos, gázkonvektoros, 1 + 2 félszobás, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb, nem szolgálati lakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutással. Érdeklődni lehet: a 271-4535-ös telefonszámon egész nap.

Elcserélném a XX. kerületben levő, 72 négyzetméteres, 2,5 szobás, ebédlős, összkomfortos, tanácsi lakásomat hasonló nagyságúra, Káposztásmegyer előnyben. Érdeklődni lehet: Muhari, XX., Újtelep u. 4. IV. 12.

Elcserélnénk tanácsi egyszobás és 60 négyzetméteres vasúti egyszobás, komfortos bérlakásainkat egy legalább kétszobás lakásra. Érdeklődni lehet: a 65-96-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném budapesti lakásra békéscsabai 1 + 2 félszobás, telefonos, összkomfortos, 53 négyzetméteres öröklakásomat vagy eladnám 18 ezer Ft/négyzetméteres áron. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/68-07-es vagy a 113-1288-as telefonszámokon (Balkusné).

Elcserélném vagy eladnám VI. kerületi, 75 négyzetméteres, utcai, világos, földszinti, gázfűtéses öröklakásomat, mely üzletnek is alkalmas, 50 négyzetméteres, központi, táv- vagy gázfűtéses öröklakásra, I—II. emeletig. (Kelenföld, Rákospalota előnyben.) Érdeklődni lehet: a 122-9372, 122-1891-től 895-ig, portatelefonszámokon 7—17 óráig, vagy személyesen: Csengery u. 33. fszt. 6. (Mináriné).

Elcserélném XV., Széchenyi utcai 1 + félszobás, összkomfortos, 55 négyzetméteres, magasföldszinti MÁV-bérlakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra vagy MÁV-bérlőkijelölésű tanácsi lakásra. (XV. kerület, Káposztásmegyer.) Érdeklődni lehet: munkanapokon a 22-14-es üzemi vagy a 114-0017-es városi telefonszámokon, illetve személyesen 17 óra után a Bp. XV., Széchenyi u. 4. fszt. 1. (Angyal Zoltán) címen.

Elcserélném budapesti, egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló győri lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 169-7303-as városi telefonszámon.

Elcserélném 37 négyzetméteres, földszinti, egyszobás, komfortos MÁV-bérlakásomat kicsit nagyobbra, esetleg galériás vagy galériázhatóra. Érdeklődni lehet: Vigh Jánosné, Bp., Pf.: 252. 1475.

A legeredményesebb vasutas sakkozó elismerésben részesült

SAKK

Izgalmas verseny a Törekvésben

Hét ország 105 versenyzője és két sakk-komputer részvételével zajlott június 13—24. között a Magyar Grand Prixben szereplő Kőbánya Kupa '92 nyílt sakkverseny, a Törekvés Művelődési Házban. A verseny időpontja, sajnálatos módon, egybeesett a Fülöp-szigeteken zajló sakkolimpiával, de ez végül is nem befolyásolta az izgalmas fordulókat. A 11 fordulós svájci rendszerű versenyt *Engler Miklós* FIDE bíró vezette. A verseny összdíjazása 342 ezer forint volt.

A szervezőbizottság *Nyulász János, Szabó Gyula, Bernei András* jó munkáját dicséri a verseny gördülékeny lebonyolítása. A verseny érdekessége, hogy először vett részt három amerikai és egy kanadai versenyző.

A győztes *Frolov Artúr*, a FÁK versenyzője. Az ő tudásuk és jelentős létszámuk rányomta bélyegét a versenyre. Az első 15 helyezett a FÁK versenyzőiből került ki.

A legjobb vasutas versenyző *Kállai Gábor*, a Törekvés SE-ből, a 16. helyen végzett.

Lapzártakor indul a Duna Kupa '92 Grand Prix-Rapid sakkverseny, a Törekvés SE és az OTP Bank támogatásával.

Tüttő Tibor

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9372, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—4375. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. JÚLIUS 24.

Vasutasnapi ünnepségek a Baross-évforduló jegyében

Az idén a 42. vasutasnap központi ünnepségeit a vasminiszter, Baross Gábor halálának 100. évfordulója jegyében rendezték meg. Budapesten, a vasútigazgatóság Kerepesi úti épületében július 9-én, csütörtökön Baross-emlékszobát avattak. Másnap, pénteken szinte egymást követték az ünnepi események. A Keleti pályaudvaron reggel 9 órakor tartották négy villamos mozdony névadóját. Utána, 9,30 órakor koszorúzási ünnepséget rendeztek a Baross-szobornál. Egy óra múlva a 125 éves Józsefvárosi pályaudvar Orczy tér felőli főbejáratánál emléktáblát avattak, és vasúttörténeti kiállítás nyílt a felvételi épület egyik földszinti helyiségében. Déli 12 órakor a Baross Gábor MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben felavatták a névadót ábrázoló domborművet. Délutánra maradt a hagyományos vasutasnapi kitüntetési ünnepség, melyet a MÁV Bevétel-ellenőrzési Igazgatóságának kongresszusi termében rendeztek.

A vasútigazgatóságokon, a GySEV-nél s a nagyobb fővárosi és vidéki szolgálati helyeken is megemlékeztek a 42. vasutasnapról. A központi rendezvényekről és a GySEV soproni ünnepségéről lapunk 3. oldalán számolunk be.

Siklós Csaba beszél a kitüntetési ünnepségen

A vasutasnapi kitüntetések átadásával egybekötött központi ünnepséget július 10-én, pénteken délután, a MÁV Bevétel-ellenőrzési Igazgatóságának kongresszusi termében tartották. Az elnökségben *Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója és *dr. Berényi János*, a GySEV elnök-vezérigazgatója foglalt helyet.

A Himnusz hangjai után *Csárádi János* köszöntötte az ünnepség résztvevőit, majd a vasutasnapok hagyományaihoz híven a vasút helyzetéről, a kibontakozást előmozdító intézkedésekről adott rövid tájékoztatást.

— *Mai helyzetünk voltaképpen az újjászületés gyötrelmeiből adódik* — hangsúlyozta a vezérigazgató. — Miközben hazánkban a napjainkban zajló átalakulás célja az Európához való — nem kizárólag a földrajzi értelemben vett — fölzárkózás, a MÁV-nál is olyan szerkezetváltást kell végrehajtani, amelynek eredményeként új vasút születik, olyan vasút, amely a nemzetgazdaság valós igényeinek kielégítésén túl az európai összvasúti hálózatba is képes lesz a kifogástalan beilleszkedésre. *Kilátásaink biztatóak.* Vasutunknak a folyamatos romlás eredményeként kialakult állapota egyben a korszerű vasút megszületésének kiindulópontját is jelenti. Olyan feladatok állnak előttünk, amelyek *Baross Gábor* korszakának feladataihoz hasonlók.

A MÁV vezérigazgatójának köszöntője után *dr. Frisnyák Zsuzsa* muzeológus, a Közlekedési Múzeum főmunkatársa *„Baross Gábor és a vasút"* címmel — anekdotákkal fűszerezve tartott érdekes előadást.

A miniszter — mielőtt a *Baross Gábor-díjat* átadta — az előadásához kapcsolódva — a „vasminiszter" elévülhetetlen érdemeiről, a nevéhez fűződő, ma is időt álló intézkedései közül sorolta fel a legjelentősebbeket. *Hozzátéve azt is, hogy a kormányzat támogatja az infrastruktúra fejlesztését a vasút korszerűsítését.* Ezzel kapcsolatban utalt arra, hogy ami ez év tavaszán a kormányzat segítségével a vasút likviditási gondjainak megoldását illetően történt, az előremutató. Ha ezzel a vasút élni tud, akkor egyértelmű, hogy a következő években a vasutas-társadalom a kezdődő nagyberuházások segítségével biztos alapot teremthet a jövőre nézve. Ez pedig azzal is jár, hogy új munkahelyek teremtődnek, a meglevők stabilizálódnak. A másik oldalon pedig felkészül azokra a feladatokra, amelyeket a magyar gazdaságban kell teljesíteni.

A vasutasnapról szólva találóan jegyezte meg: — *Amikor mi ezen a napon megmutatjuk magunkat az országnak, egyben azt is kifejezésre juttatjuk, hogy lehet ránk számítani.*

Siklós Csaba ezután *Baross Gábor-díj* kitüntetést adott át. *Csárádi János* a Széchenyi István-szobrot és a vezérigazgatói dicséretet nyújtotta át. (A kitüntetettek névsorát lapunk 4. oldalán közöljük.)

Megnyerni a szakszervezeti választásokat

Nem kell a statisztaszerep

Bizalmiak országos találkozója a Kisstadionban

„Arányos teherviselést, betelt a Kupa! Munkát, kenyeret, látható jövőt! El a kezekkel a szakszervezetektől!" Ilyen és hasonló tartalmú táblákkal érkeztek a munkavállalók a Kisstadionba, az MSZOSZ által szervezett szakszervezeti bizalmiak első országos találkozójára. A tágas, tojás alakú kőkatlanban, ahol kemény jéghokicsaták zajlanak télen, ezen a forró június végi délutánon csinos mazsorettek bemutatóját nézte és Dinnyés József dalait hallgatta a hatezer főnyi közönség. A gondterhes hétköznapokra nemcsak a nyári napfény és a fúvószene jelentettek derűt, hanem a találkozás öröme, az összefogás reménye is. Ezt erősítette meg Nagy Sándor beszéde, amelyben kifejtette az ország legnagyobb társadalmi szervezetének véleményét a jelenlegi helyzetről, és vázolta a szakszervezetek elgondolásait a legfontosabb gazdasági, szociális témakörökben.

— Szép számmal gyűltünk össze — kezdte beszédét az MSZOSZ elnöke. — Nem kevés olyan szervezet van Magyarországon, amely az itt jelenlevők számát teljes taglétszámnak is elfogadná. Ám éppen azért, mert nem kevés az ilyen szervezetek száma, tagságuk hiányát hangoskodással, hazugságokkal pótolják, demagógiával és mocskolódással ellensúlyozzák.

Mára olyan mértékű erkölcsi deficit alakult ki — hangsúlyozta a szónok —, *hogy következményeit illetően súlyosabbnak tekinthető, mint a költségvetés hiánya vagy az ország adósságállománya.* Történelemhamisítás, féligazságok, acsarkodás, rágalmazás, kirekesztés egyfelől; munkanélküliség, elszegényedés, bűnözési hullám, kiszolgáltatottság és félelem másfelől.

Ezek a jellemzők ugyanúgy hozzátartoznak az elmúlt két év mérlegéhez, mint a társadalmi, gazdasági, politikai szerkezet átalakulásának kétségkívül elismerést érdemlő eredményei. Erről azonban nemigen olvashattunk, hallhattunk azokban a félidős értékelésekben, amelyek mostanában látnak napvilágot.

Milyen *helyzetkép* tárul elénk a bérből és fizetésből élő dolgozók, a nyugdíjasok tapasztalatai alapján, a szakszervezetek megfogalmazásában? Megrendült a munkavállalók nagy részének biztonságérzete, egzisztenciája. *Közel 550 ezer a regisztrált munkanélküliek száma.* A kormány prognózisával ellentétben tovább csökkennek a reálbérek, a reáljövedelmek. Az országban rohamosan növekszik az elszegényedők, a megélhetési gondokkal küszködők száma.

A fiatalok tekintélyes hányada nem tud elhelyezkedni, akiknek van munkájuk, azok döntő többsége kénytelen vállalni a családalapítással, az otthonteremtéssel együtt járó anyagi terheket. A nagycsaládosok nélkülözni kényszerülnek. *Az idős népesség nagyobbik fele nem képes megélni nyugdíjából, gyermekei támogatására szorul.* Egyre többen képtelenek vállalni a lakásfenntartással, a háztartási energia fogyasztásával kapcsolatos terheket. Az emberek növekvő hányada fél a holnaptól: attól, hogy elveszti munkahelyét, nem tud megélni, és senki sem segít rajta, ha kilátástalan helyzetbe kerül.

Mindezt úgy állítják be, mint ami teljességgel elkerülhetetlen, ami *törvényszerű*, s ami sorsszerűen következik az előzményekből. Ez pedig nem igaz.

Nagy Sándor ezután ismertette a munkavállalókat érintő kérdésekben a szakszervezetek azon javaslatait és követeléseit, amelyekben késedelem nélkül lépéseket kellene tenni. Első helyen említette olyan kormányintézkedések meghozatalát, amelyek mérsékelnék a munkanélküliség növekedését és emelnék a foglalkoztatottak jövedelmét. Sürgette az iparpolitikai és agrárpolitikai koncepció kidolgozását, válságkezelő bizottságok felállítását a válságtérségek gondjainak enyhítésére.

A magyar termékek és termelőhelyek ésszerű védelme érdekében vizsgálják felül a jelenlegi vámpolitikát és importpolitikát. Tegyenek diplomáciai erőfeszítéseket az elvesztett keleti piacok visszaszerzésére. Adjanak számot arról, hogy a privatizációs bevételekből mennyit fordítottak új munkahelyek teremtésére. Ne emeljék a nyugdíjkorhatárt.

Az MSZOSZ elnöke szorgalmazta az igazgatási kiadások csökkentését, az állami túlköltekezés megállítását. Hangot adott annak, hogy a költségvetés hiányát nem lehet a munkavállalók terheinek további növelésével finanszírozni. Igényként fogalmazta meg, hogy a munkavállalók a privatizáció során az általuk megtermelt javakból ingyenesen részesedhessenek, tulajdonhoz juthassanak. Szankciók garantálják, hogy a munkavállalók beleszólhassanak a privatizációba. Üdvös lenne, ha a devizatartalékok egy részét infrastrukturális beruházások kezdeményezésére, a gazdaság élénkülését, a vállalkozó kedv növelését szolgáló programokra fordítanák.

Minden magyar állampolgár számára garantálni kell a legalapvetőbb egészségügyi és szociális ellátást az iskolarendszerben, a továbbtanulás során az elvárható mértékű esélyegyenlőséget. A nyugdíjrendszer olyan átalakítására van szükség, amely biztosítja a nyugdíjak értékállandóságát. Az MSZOSZ olyan lakáskoncepció kialakítását szorgalmazza, amely megvalósítja a közteherviselés elvét, és számba veszi a kormányzati felelősséget is a fiataloknak nyújtott kedvezmények terén. Törvénynek kellene rögzítenie,

(Folytatás a 2. oldalon.)

Rongálják a vonatokat, meglopják a MÁV-ot

Lopások, balesetek, rongálások miatt több mint 300 millió forint kár érte az első félévben a MÁV-ot. Tavaly az egész esztendőben ez az összeg csak 260 millió forintot tett ki.

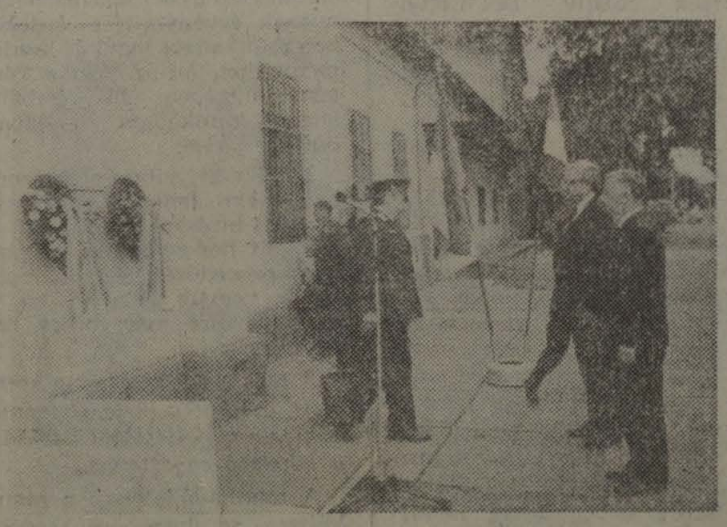
Bencsik László, a MÁV vasútbiztonsági irodájának vezetője elmondotta, hogy a Hort és Csány közötti vonalon történt súlyos baleset okozta a legnagyobb kárt, amelynek a végösszege mintegy 150 millió forintot tett ki. Jelentősen megszaporodtak azok a gondatlanságból, illetve szándékosságból elkövetett cselekmények, amelyek a vasúti közlekedés biztonságát is veszélyeztetik: *az első félévben 1498 ilyen eset volt.* Gyakori a vonatok megdobálása, a biztosítóberendezések rongálása, a kábellopás. Súlyos személyi sérüléssel, vonatkisiklással járó balesetet okozott a Vác—Göd vonalon, amikor ellopták a fénysorompó tartalék áramforrását biztosító akkumulátort.

Az utóbbi időben megszaporodtak a vágányokon az „idegen anyagok". Az első félévben 45 esetben próbálták akadályozni a vasúti közlekedést azzal, hogy betontálcákat, padokat, nagyméretű traktorgumikat helyeztek el a síneken. Jelentős anyagi kár mellett vonatkisiklás is történt emiatt.

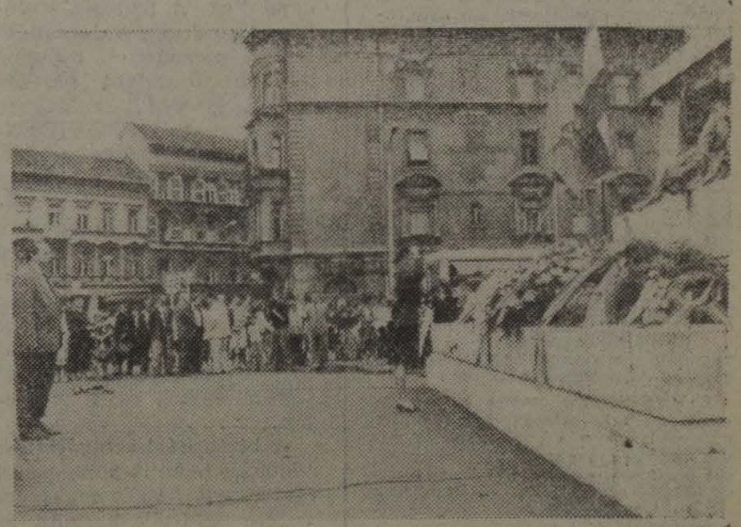
Az árulopások az első félévben 36 millió, míg a szállított áruk sérülése 20 millió forint veszteséget okoztak a MÁV-nak.

A vandálok, a rongálók mintegy 15-20 millió forintos kárt okoztak a vasúti személykocsikban. Az adatokból kiderül: *az első félévben 3000 kocsit rongáltak meg.* Ha ez így folytatódik, az év végére elmondható lesz, hogy ebben az esztendőben a MÁV minden személyvagonját érte valamilyen kár.

Siklós Csaba miniszter átnyújtja a Baross Gábor-díjat Tóth Imrének, a szegedi vasútigazgatóság vezetőjének



Csárádi János vezérigazgató és Rigó Zoltán vasútigazgató megkoszorúzta a Józsefváros állomásépületének falán elhelyezett emléktáblát



Papp Pál, a VSz elnöke koszorút helyezett el a Baross-szobor talapzatán

(G. Szűcs László felvételei)

Megnyerni a szakszervezeti választásokat

Nem kell a statisztaszerep

(Folytatás az 1. oldalról.)

hogy alapvetően az anyák joga dönteni a terhesség vállalásáról.

Miközben a gazdasági-szociális problémák egyre erőteljesebbek, miközben hiányzik az érdemi párbeszéd és megállapodási készség, állandó hecckampány folyik az MSZOSZ ellen — hangsúlyozta *Nagy Sándor*. — Leleményben nincs hiány, ha arról van szó, hogyan lehet szétrombolni a valódi szakszervezeteket. A hatalom nem szívesen lát erős szakszervezeteket, mert attól fél, hogy azok a következő választásokon a szélsőségektől mentes politikai baloldal, balközép erők támogatói lehetnek.

Ezt akarják megakadályozni az ellenérdekű pártok. Ezért kell a szakszervezetivagyon-vitát, a legitimációs vitát napirenden tartani. Ezért kell — milliárdos költséggel — választásokat előírni. Ezért nem elég az üzemi tanácsok megválasztása, s ezen keresztül a támogatottság felmérése. Ezért kellett elhalasztani az üzemi tanácsok választását a Munka Törvénykönyve által előírt dátumokhoz képest, miközben a törvényen még nem száradt meg a tinta.

Az elmúlt napokban hallottunk olyan józan hangokat is a kormánykoalícióból, konkrétan a KDNP-től, amely az egész szakszervezetivagyon-vitát és -megoldást racionális alapokra szeretné helyezni:

A KDNP állásfoglalásának lényege az, amit mi is mondunk: a volt SZOT-vagyont kell a szakszervezeti szövetségek között, az ágazati vagyont viszont az ágazatban dolgozók véleménye alapján, az ott jelenlévő szakszervezetek között megosztani.

Csak üdvözölni lehet azt a hangot, amely nem az értelmetlen konfliktus, hanem a megoldás irányába viszi a dolgot.

Egy színjáték folyik nálunk, amelynek lényege, hogy az MSZOSZ tagszervezetei statisztaszerepre kényszerüljenek. Ezért kell követelni, hogy a kormány hagyjon fel szakszervezetellenes politikájával. Ezért kell tiltakozni a szakszervezetek közötti választás állampolgári alapon történő megtartása ellen. Ezért kell elutasítani a szakmai-ágazati szakszervezetek kizárását a szakszervezeti tulajdonnal való rendelkezés jogából, a választáson történő részvételből.

Nincs kire és nincs mire várnunk — mondta hatalmas taps kíséretében *Nagy Sándor*. — *Vagy erőt mutatunk, vagy felmorzsolódunk.* A munkavállalók csak önmagukra, saját szervezeteikre, a szakszervezetekre számíthatnak, s ebben a pillanatban egyetlen parlamenti párt, az MSZP támogatására. Nincs más lehetőség, mint erőink megszervezése, az összefogás. Ehhez az szükséges, hogy oldódjék a félelem, a feszültség, és együttműködő légkör alakujon ki.

A munkavállalók, a szakszervezeti tagság érzéseit, akaratát kifejező beszéd végén a nagygyűlésen részt vevő több ezer bizalmi egyhangú szavazással fogadta el az emlékezetes találkozó követeléseit, állásfoglalását.

Kárpáti Sándor

Az országos bizalmitalálkozó állásfoglalása

I.

A gazdasági-szociális válság további elmélyülésének megakadályozása, a társadalmi feszültségek oldása érdekében késedelem nélkül lépéseket kell tenni a szakszervezetekkel egyetértésben. Ennek keretében:

1. Követeljük, hogy a kormány haladéktalanul hozzon olyan intézkedéseket, amelyek mind a munkanélküliség növekedésének mérséklését, mind a foglalkoztatottak jövedelmének növekedését eredményezhetik:

a) Alakítsa ki és végre terjessze az Érdekegyeztető Tanács elé iparpolitikai és agrárpolitikai koncepcióját. A válságtérségek problémáinak megoldására haladéktalanul állítsák fel a kormány, az önkormányzatok, a munkáltatók és a munkavállalók képviselőiből álló válságkezelő bizottságokat. Késedelem nélkül vizsgálja felül a válságtérségekben alkalmazott adó- és jövedelemelosztási politikáját, a szükséges döntéseket kezdeményezze a parlamentnél;

b) A magyar termékek, termelőhelyek ésszerű védelme érdekében azonnal vizsgálja felül a követett vámpolitikát és importpolitikát;

c) Hozzon, illetve kezdeményezzen olyan döntéseket, amelyek eredményeként a privatizáció során megfelelő súllyal veszik figyelembe a foglalkoztatási érdekeket;

d) Tegyen diplomáciai, gazdaság-diplomáciai erőfeszítéseket az elvesztett keleti piacok egy részének visszaszerzésére, az ehhez szükséges nemzetközi pénzügyi konstrukciók kialakítása érdekében;

e) Adjon számot a privatizációs bevételek új munkahelyek teremtésére fordított hányadáról;

f) Haladéktalanul vizsgálja meg, hogyan lehet biztosítani, hogy az iskolás korosztály leginkább érintett veszélyeztetett része megfelelő képzési célok alkalmazásával tovább maradjon az iskolarendszerben;

2. Mérsékelni kell az igazgatási kiadásokat, az állami túlköltekezés minden formáját. A költségvetés hiányát nem lehet a munkavállalók terheinek további növelésével finanszírozni!

3. Követeljük, hogy a munkavállalók a privatizáció során az általuk az elmúlt évtizedekben megtermelt javakból ingyenesen is részesedhessenek, tulajdonhoz juthassanak. Követeljük, hogy erőteljes szankciók garantálják a munkavállalóknak a privatizációba történő beleszólási jogát!

4. Az ország devizatartalékainak egy részét infrastrukturális beruházások kezdeményezésére, a gazdaság élénkülését, a vállalkozó kedv növekedését szolgáló programokra kell fordítani!

5. Minden magyar állampolgár számára garantálni kell a legalapvetőbb egészségügyi és szociális ellátást az iskolarendszerben, a továbbtanulás során az elvárható mértékű esélyegyenlőséget. Az államnak kötelezettséget kell vállalnia az egészségügy és az oktatás finanszírozására, az e területen dolgozók bérének végzett munkájuknak megfelelő alakítására!

6. Át kell alakítani a nyugdíjrendszert, a nyugdíjak értékállandóságának biztosítása érdekében. Érvényt kell szerezni annak, hogy a gazdálkodószervezetek eleget tegyenek társadalombiztosítási befizetési kötelezettségeiknek!

7. Elfogadható, reális lakáskoncepciót kell kialakítani, amely megvalósítja a közteherviselés elvét, az önkormányzatok szerepén túl számításba veszi a kormányzati felelősséget is a fiataloknak nyújtott kedvezmények, támogatások terén!

8. Törvény rögzítse, hogy alapvetően az anyák joga dönteni a terhesség vállalásáról. E jogot sem ideológiai, sem politikai megfontolásból nem korlátozhatják!

II.

1. Követeljük, hogy a kormány és a parlament hagyjon fel szakszervezetellenes politikájával, ne avatkozzon bele a szakszervezetek belügyeibe, ne támogasson alkotmányellenes törvényeket és gyakorlatot!

2. Elítéljük azt a gyakorlatot, amely érdemi egyeztetés és megállapodás helyett színjátékká változtatja a szakszervezeteket érintő kérdésekről folyó egyeztetéseket, amely arra kárhoztatja a legnagyobb szakszervezeteket, hogy asszisztáljanak eleve eldöntött ügyekhez, pártszempontokhoz, szervezeti érdekekhez!

3. Tiltakozunk a szakszervezetek közötti választás állampolgári alapon történő megtartása ellen, elutasítjuk a szakmai-ágazati szakszervezetek kizárását a szakszervezeti tulajdonnal való rendelkezés jogából, a választásokon történő részvételből!

III.

1. Az első országos bizalmitalálkozó résztvevői meggyőződéssel vallják, hogy az egyre mélyülő szociális feszültségeken még úrrá lehet lenni, ha érdemben mérlegelik és elfogadják a szakszervezetek legfontosabb javaslatait. Ezért változatlanul együttműködési készséget nyilvánítanak mind a kormánnyal, mind a munkáltatókkal. Ugyanakkor készek a keményebb eszközök igénybevételére is, ha nem változik a helyzet, ha továbbra is elutasító, kirekesztő politikával találják magukat szembe.

2. Felhívnak valamennyi munkavállalót, szakszervezeti tagot: támogassák az MSZOSZ törekvéseit, követeléseit. Fogjanak össze és — amennyiben arra szükség van — együttes és egyidejű fellépéssel szerezzenek érvényt akaratuknak, akadályozzák meg, hogy sorsuk még rosszabbra forduljon!

FELHÍVÁS!

A Vasutasok Szakszervezete a tagság részére nyújtott anyagi jellegű szolgáltatások korszerűsítése céljából szabadidős balesetbiztosítási megállapodást kötött. E szolgáltatás létrehozását egyéb előnyei mellett az is indokolja, hogy a társadalombiztosítási és munkáltatói juttatások jelenleg az ilyen kereső képtelenség esetén nyújtják a legkevesebbet a betegállományba került személyek.

A biztosítás valamennyi, munkaviszonyból származó jövedelme után tagdíjat fizető VSz-tag által igénybe vehető.

A biztosítási szolgáltatás összegének és feltételeinek kidolgozásánál érvényesíteni tudtuk szervezettségünkből fakadó „helyzeti előnyünket", vagyis azt, hogy egy nagy létszámú csoportbiztosítás esetén mindig kedvezőbb feltételeket lehet elérni, mint egyénileg. A biztosítás előkészítése során valamennyi Magyarországon működő biztosítótársaságot pályáztattuk és végül a legjobb ajánlatot tevő PROVIDENCIA-val kötöttünk megállapodást. A több hónapos tárgyalássorozat lebonyolításánál segítségünkre volt a német—osztrák alapítású TAS-Transeuro Assekuranz Service biztosítási bróker és management kft., melynek anyavállalata jelentős tapasztalatokkal rendelkezik a vasút területén.

A biztosítási szolgáltatást (összeget), amit a balesetet elszenvedő kap, a szakszervezeti tagdíjak alapján és szorzószámokban állapítottuk meg, azért, hogy érték-, illetve inflációkövető legyen: csonttörés esetén a havi tagdíj 5-szöröse, de legkevesebb 1000 forint, rokkantság esetén a tagdíj ezerszereséig terjed a kifizetésre kerülő összeg.

A szabadidős balesetbiztosításért a VSz tagjainak külön nem kell fizetniük. A biztosítási díj a szakszervezeti díj (15 százaléka), amit központilag utalunk át a biztosítónak.

A megállapodásnak az is részét képezi, hogy egy *folyamatosan továbbfejlesztendő „csomagnak" tekintjük*, melybe egyre több és több szolgáltatást „építünk be", és mint a tagok által igénybe vehető lehetőségként a közeljövőben kiterjesztjük a lakás-, illetve háztartásbiztosításra, a CASCO-ra, a külföldön bekövetkezett balesetekre vagy megbetegedésekre — személyileg pedig a családtagokra is.

Az új szolgáltatás fogadtatása tagságunk körében igen pozitív. Tekintettel azonban arra, hogy még nem minden tényleges dolgozókat tömörítő alapszervezet jelezte a biztosítás igénybevétele iránti szándékát, kérjük ezek tagjait és tisztségviselőit, hogy a közép- és alapszervezetekhez eljuttatott tájékoztatások (valamint a Magyar Vasutas május 15-én megjelent 9. számában olvasható írás) alapján jelezzék véleményüket szakszervezetünk főkönyvelősége számára írásban vagy telefonon. (1068 Budapest, Benczúr u. 41., telefonszám: városi 122-9872; 122-1891—895-ig; üzemi: 19-77; 19-78; 48-13; mind az üzemi, mind a városi telefonszámokon a 105, 119-es melléken.)

MUNKAÜGYI JOGVITÁK

Nőtt a munkavállalók kiszolgáltatottsága

A vasutas-szakszervezet felkészítette tisztségviselőit

A munkaügyi jogviták eldöntésének eljárási rendszerében a munkaügyi döntőbizottságok megszüntetésével lényeges változást hozott az új Munka Törvénykönyve. A munkaügyi jogviták eldöntésének új eljárási rendszerében első fokon a munkaügyi bíróság, másodfokon pedig a megyei bíróság jár el. Ugyanakkor a Munka Törvénykönyve előírja, hogy a felek a bírósági eljárást megelőzően egyeztetni kötelesek. Amennyiben az egyeztetés során a felek között megállapodás jön létre, az egyezségnek minősül, amelyet írásba kell foglalni.

Az új szabályozás szerint munkaügyi jogvitának minősül a munkáltató valamennyi, munkaviszonyra vonatkozó szabályt sértő intézkedésével összefüggésben felmerült vita. Munkaügyi jogvita csak a felek közötti munkaviszonyból származó igény alapján keletkezhet, illetve ha a munkáltató bármely intézkedése (mulasztása) valamely, a munkaviszonyra vonatkozó szabályt sért. Ebből következik, hogy a munkáltató és a munkavállaló között nem a munkaviszonyból, hanem egyéb jogviszonyból (például nappali tagozatos iskolai rendszerű képzésben való részvételre kötött tanulmányi szerződéssel kapcsolatban felmerült vita) keletkezett vita nem munkaügyi jogvita.

Az új Munka Törvénykönyve bővítette az egyéni munkaügyi viták körét, ugyanis a munkavállaló eljárást kezdeményezhet a munkáltató mérlegelési jogkörébe tartozó döntése ellen, ha a munkáltató a döntésének kialakítására vonatkozó szabályokat megsértette. (Korábban erre nem volt lehetőség.)

Ezzel kapcsolatban utalni kell arra, hogy a munkáltatónak a mérlegelési jogköre sem korlátlan lehetőség; a munkaviszonyra vonatkozó szabályokon alapul, melyet ha megsért, munkaügyi vitának van helye.

A munkavállaló jogorvoslati lehetősége azonban nem jelenti azt, hogy a munkavállalónak követelési joga lenne meghatározott olyan jogosultságokra, amelyek odaítélése a munkáltató mérlegelési jogkörébe tartozik. (Például fizetés nélküli szabadság engedélyezése.)

A munkavállaló csupán arra hivatkozhat, hogy a munkáltató a jogszabály vagy a kollektív szerződés rendelkezéseit sértette meg döntése során.

Napjainkra jellemző, hogy a munkáltatók és a munkavállalók helyzete egyaránt megingott, ezzel egyidejűleg nőtt a munkavállalók kiszolgáltatottsága. Ez a folyamat magával hozta a munkaügyi viták számának emelkedését is.

Melyek a leggyakrabban előforduló munkaügyi viták? Ebből a szempontból kritikus pont a munkaszerződés módosítása és a felmondás. Az ezzel kapcsolatos munkáltatói intézkedések gyakran vezetnek munkaügyi vitához.

A munkavállaló a munkáltató munkaviszonyra vonatkozó szabályt sértő intézkedése (mulasztása) ellen, valamint a munkaviszonyból származó igényének érvényesítése érdekében munkaügyi jogvitát kezdeményezhet. Az új Munka Törvénykönyvében fő szabály, hogy a munkaügyi jogvitában bíróság jár el.

Munkaügyi vita esetén azonban nem lenne célravezető azonnal bírósághoz fordulni. A bírói út hosszadalmas, időigényes procedúrát jelent, csak akkor vegyük igénybe, ha a megegyezésre már nincs remény.

A törvény is ezt tartja szem előtt, amikor a bírói út igénybevétele előfeltételének tekinti a kötelező egyeztetést.

A munkavállalónak a munkáltató sérelmes intézkedése esetén az egyeztetést 15 napon belül írásban kell kezdeményezni. Itt valójában arról van szó, hogy az intézkedést hozó vezetővel kell a dolgozónak egyezkedni. Nyilvánvaló, hogy a felek egyenlőtlen helyzetben vannak, amely meghatározó lehet a vita kimenetelét illetően. Ez az egyenlőtlen helyzet megszüntethető vagy legalábbis csökkenthető azáltal, ha a szakszervezet érdekvédelmet nyújt a dolgozó számára.

A munkaügyi viták intézésének ismertetett új módjával kapcsolatos dolgozói érdekvédelemre *a Vasutasok Szakszervezete felkészítette tisztségviselőit.*

A VSz felajánlja az érdekvédelmet valamennyi vasutas dolgozónak (nemcsak tagjainak). Ha a dolgozónak szolgálati főnökével munkaügyi vitája keletkezik, kérjük, keresse fel a Vasutasok Szakszervezete helyi szervét, ahol rendelkezésére állnak a tisztségviselők, e célra rendszeresített nyomtatvány felhasználásával kérheti a kötelező egyeztetést főnökétől. *Ha a dolgozó igényli, a VSz tisztségviselője részt vesz az egyeztetésben, helyszíni érdekvédelmet nyújt a dolgozó számára, segíti a megegyezés létrejöttét.* Ha az egyeztetés során a felek között a megállapodás létrejön, az egyezségnek minősül, amelyet írásba kell foglalni.

Ha az egyeztetés a kezdeményezéstől számított 8 napon belül nem vezetett eredményre, bírósághoz lehet fordulni. Az eljárásra a munkáltató székhelye, illetőleg telephelye (főnökség stb.) szerinti munkaügyi bíróság illetékes. A bíróságok előtt a dolgozó részére képviseletet a szakszervezet az új Munka Törvénykönyve értelmében csak tagjai részére nyújthat.

Amennyiben az egyeztetés a kezdeményezéstől számított 8 napon belül nem vezetett eredményre — fő szabályként — *az elévülési időn belül lehet bírósághoz fordulni.* Vannak azonban olyan esetek, amelyeknél az a határidő 15 nap. Ezek olyan munkáltatói intézkedések, amelyek egy részről súlyosan érintik a dolgozó helyzetét, más részről pedig a kérdéseket illetően a bizonytalan állapot sokáig nem tartható fenn. A 15 nap határidő a következő esetekre vonatkozik:

— a munkáltató egyoldalú intézkedésének végrehajtott munkaszerződés-módosítása,

— a munkaviszony megszüntetésével kapcsolatos sérelem,

— a munkaviszony rendkívüli felmondása,

— a munkavállaló kötelezettségszegése miatt a munkáltató által alkalmazott hátrányos jogkövetkezmény. (Erre egyébként csak abban az esetben van lehetőség, ha a kollektív szerződésben van ilyen szabály.)

— ha a munkáltató a munkavállaló munkaviszonnyal összefüggő tartozásainak megtérítésére irányuló igényét írásbeli felszólítással érvényesíti,

— ha a munkáltató a munkavállalót közvetlen kártérítésre kötelezte. (Ez is csak akkor lehetséges, ha a kollektív szerződés ezt megengedi.)

Fenti esetekben tehát a munkavállalónak a megadott 15 napon belül el kell döntenie, hogy sérelmével bírósághoz fordul-e. *A Vasutasok Szakszervezete ehhez minden segítséget megad a dolgozó részére,* azonban — ezt már említettük — a bíróság előtti képviseletet csak tagjai számára nyújthat.

A bírósághoz benyújtott keresetnek a munkáltatói intézkedésre halasztó hatálya általában nincs. Ez alól azonban a következő esetek kivételek: a rendkívüli felmondás, a munkavállaló kötelezettségszegése miatt alkalmazott hátrányos jogkövetkezmény, a fizetési felszólítás, közvetlen kártérítésre kötelező határozat.

Az említett esetekben a munkáltatói intézkedést a jogerős bírósági döntésig végrehajtani nem szabad.

A munkaügyi bíróság ítélete ellen fellebbezni lehet a munkaügyi bíróság székhelye szerint illetékes megyei bírósághoz.

Ez év július 1-je előtt indult és a munkaügyi döntőbizottságok előtt folyamatban lévő munkaügyi vitát meg kell szüntetni. Ezen munkaügyi vitát kezdeményező dolgozó a megszüntetéstől számított 30 napon belül jogosult igényének érvényesítése céljából bírósághoz fordulhat.

Ha a munkáltató ez év július 1-je előtti intézkedésével kapcsolatban eljárás még nem indult, a dolgozó egyeztetést kérhet, illetőleg munkaügyi bírósághoz fordulhat, e cikkben ismertetett Mt.-szabályok szerint. Az új szabályok azonban csak az eljárás rendjére vonatkoznak. A dolgozó igényét a kapcsolódó egyéb munkaügyi szabályok szerint kell elbírálni.

A Vasutasok Szakszervezete tevékenységének középpontjában a dolgozók érdekvédelme áll. Ennek egyik bizonyítéka, hogy a dolgozók munkaügyi vitáinak intézésében közvetlenül vesz részt. Ezzel kapcsolatban a VSz 320 alapszervezetének 11 jogtanácsosa és 3500 különböző tisztségviselője áll a vasutasok rendelkezésére. Az alapszervezeteket elláttuk nyomtatvánnyal, amelynek kiállításával, illetőleg benyújtásával a dolgozó munkaügyi vitát indíthat.

G. S.

A rendszerváltás után is

Töretlen kapcsolat

Tizennyolc éves kapcsolata van a Vas Megyei Közlekedéstudományi Egyesületnek, a volt NDK-beli, erfurti mérnök testvérszervezettel, a VDEI-vel. A két tudományos egyesület küldöttségei ez idő alatt minden esztendőben két alkalommal találkoztak egymással. Először Erfurtban, majd Szombathelyen vagy fordítva.

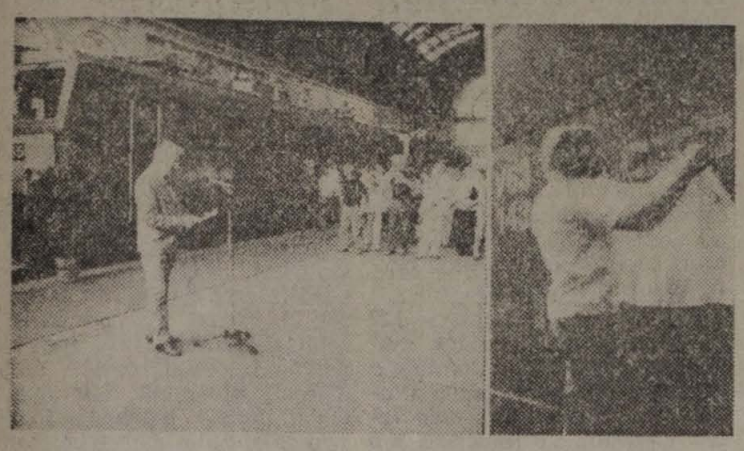
Ez a kitartó és elmélyült kapcsolat a rendszerváltozás után sem szakadt meg. Ennek a bizonyítéka, hogy a németek küldöttsége június 15-től egy hetet Nyugat-Dunántúlon töltött. A tapasztalatcsere során jobbára vasúti kérdésekkel foglalkoztak. Jártak Herenden, Veszprémben, Zalaegerszegen és Sopronban a GySEV-nél. Részletes tájékoztatást kaptak a vasi megyeszékhelyen a szombathelyi igazgatóság munkájáról. A szakmai programok befejeztével megismerkedtek az adott térségek legfontosabb idegenforgalmi nevezetességeivel.

A magyarok viszontlátogatására szeptemberben kerül sor. Az időpontot úgy időzítették, hogy a vasiak ott lehessenek egy vasúti híd teljesen újszerű megépítésének a finisében.

(sz. j. l.)

Vasutasnapi ünnepségek a Baross-évforduló jegyében

Mozdonynévadó a Keleti pályaudvaron



Kisteleki Mihály főosztályvezető névadó beszédét tartja

A 42. vasutasnap központi rendezvényeinek sorát július 10-én a Keleti pályaudvaron rendezett mozdonynévadó ünnepség vezette be. A 6. vágányon négy V63-as villamosmozdony várt névadásra.

Az ünnepség, melyen megjelent *Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója, *Papp Pál*, a vsz elnöke, délelőtt 9 órakor kezdődött. *Kisteleki Mihály*, a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetője mondott beszédet. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy ebben az évben nemcsak a magyar vasutat, a vasutasokat ünnepeljük, hanem maradandó emléket kívánunk állítani a közlekedés, a vasút néhány olyan kiemelkedő személyiségének, akiket az utódoknak soha nem szabad elfelejteni.

Ezután röviden ismertette a négy névadó, *gróf Széchenyi István*, a legnagyobb magyar, *gróf Mikó Imre*, az 1867. évi kiegyezés utáni első közmunka és közlekedési miniszter, *Baross Gábor*, a „vasminiszter", végül *Kandó Kálmán* munkásságát, majd így folytatta:

— Ez a négy villamosmozdony a magyar vasút közforgalomban közlekedő legkorszerűbb vontató járművei. Ezek az első hazai gyártmányú, 160 km/óra sebességre alkalmas villamos mozdonyok, melyeket a MÁV Északi Járműjavító Üzemben építettek át. Módosították a hajtóművet, korszerű elektronikus sebességmérőt, adatrögzítő berendezést építettek be, a homlokablakot nagysebességre alkalmas konstrukcióra cserélték, s új digitális kijelzésű éberségi és vonatmegállító berendezéssel látták el. Ezek, a szériajárműveket meghaladó tulajdonsággal rendelkező villanymozdonyok emlékeztetnek közlekedésünk nagyjaira — fejezte be beszédét *Kisteleki Mihály*, majd egyenként szólította a mozdonyok vezetőit a névadó emléktábla leleplezésére.

A V63—156 pályaszámú mozdony *gróf Széchenyi István*, a V63—155 pályaszámú *gróf Mikó Imre*, a V63—143 pályaszámú *Baross Gábor*, a V63—138 pályaszámú pedig *Kandó Kálmán* nevét viseli.

Baross-emlékszoba

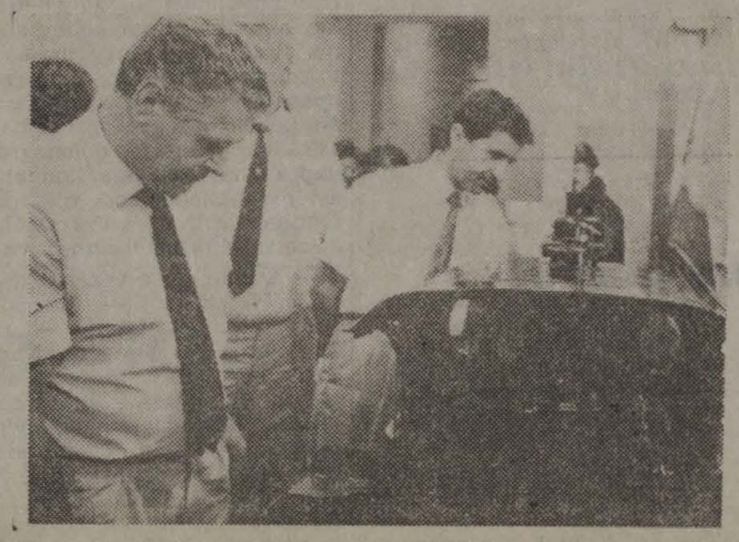
Baross Gábor halálának 100. évfordulója alkalmából a Közlekedési Múzeum anyagából emlékszobát rendeztek be a budapesti igazgatóság Kerepesi úti épületének földszintjén. Az emlékszobát a 42. vasutasnapi ünnepségek keretében július 9-én nyitották meg.

Rigó Zoltán vasútigazgató beszédében hangsúlyozta:

— Az emlékszobában olyan kiállítási anyagok találhatók, amelyek láttán képet alkothatunk a „vasminiszter" koráról, a Magyar Államvasutak kialakulásáról, s gyors ütemű fejlődéséről. Ezek közül is kiemelkedik az Osztrák—Magyar Államvasúttársaság magyarországi vonalainak 1891. évi megváltása, egységes felvételi épületek létesítése a MÁV vonalain, a hazai vagon- és mozdonygyártás fejlesztése, a MÁV hat üzletvezetőségének a megszervezése, a Keleti pályaudvar, s a MÁV Tisztképző Intézet megnyitása, az új szolgálati és illetményi szabályzat bevezetése, az új zónadíjszabási rendszer és árudíjszabás bevezetése.

Munkásságának tanulságai ma is érvényesek. A működési feltételek biztosítása céljából napjainkban is alapvető kérdés az állam és a vasút kapcsolatának szabályozása. A fuvarpiacon való megkapaszkodásnak is fontos kérdése az aktív tarifapolitika és kedvezményezési rendszer megalkotása, az ezt működtető kereskedelmi szervezet kialakítása. De megszívlelendő tanulság az is, hogy a mai vasút sem lehet működőképes műszaki fejlesztés az európai vasutakhoz való felzárkózás nélkül.

Rigó Zoltán beszéde után *Kócziánné dr. Szentpéteri Erzsébet*, a Közlekedési Múzeum tudományos főigazgató-helyettese a meghívott vendégeknek bemutatta a kiállítást.



Vendégek az emlékszobában

Ünnepélyes megemlékezés

A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. vasutasnapi ünnepsége július 9-én, csütörtökön délelőtt Fertőboz állomáson kezdődött, majd délután Sopronban folytatódott. A rendezvényeken megjelent *Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, *Papp Pál*, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke.

A GySEV vasútfejlesztési koncepciójának részeként 1990-ben kezdődött az állomások biztosítóberendezésének korszerűsítése. Az új berendezést az Alcatel Austria cég fejlesztette ki. Telepítését a MÁV és a GySEV műszaki szakembereinek a részvételével elsőnek Fertőboz állomáson végezték. Ezt a fővonal magyarországi szakaszán még öt újabb korszerű berendezés követi.

Az Alcatel Austriával nem újkeletű a GySEV kapcsolata. *Az osztrák vonalszakaszokra a korábbi években már gyártottak különböző berendezéseket.* A fertőbozi ünnepségen *dr. Berényi János* elnök-vezérigazgató és *Lorenz Fritz*, az Alcatel Austria vezérigazgatója is szólt a jó együttműködésről.

A beszédek elhangzása után *Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter üzembehelyezte az új biztosítóberendezést, majd a házigazda GySEV vezetőinek a kíséretében, a meghívott vendégekkel együtt, működés közben is megtekintették a berendezést.

A GySEV központi ünnepségét a Hotel Sopronban tartották, ahol *Megyik Ferenc* igazgató megnyitója után *dr. Berényi János* mondott ünnepi beszédet. Utána kitüntetéseket adtak át az arra érdemes, a munkában kitűnt, a szolgálat ellátásában példásan helytállt dolgozóknak. A miniszter miután köszöntötte az ünnepség résztvevőit, az országban elsőként *Baross Gábor-díjat* adott át *Gárdai Gábor igazgató-helyettesnek.* Ezt követően *dr. Berényi János* 4 dolgozót elnöki, 18-at vezérigazgatói dicséretben részesített.

— i — c

Szakszervezeti aktivisták kitüntetése

A 42. vasutasnap alkalmából a szakszervezetünk székházában július 8-án rendezett ünnepségen adták át a több éve kiemelkedő munkát végző szakszervezeti aktivistáknak, tisztségviselőknek a Vasutasok Szakszervezete aranyjelvényét és az elismerő oklevél kitüntetéseket. Munkájukat, erőfeszítéseiket *Papp Pál* elnök méltatta, majd átnyújtotta az aranyjelvényeket és az okleveleket.

Papp Pál átnyújtja a kitüntetést Báthori Lajosnénak

A Vasutasok Szakszervezete aranyjelvény kitüntetésben részesült: **Arnóth Elemér**, MÁV Vont. Főn. Zánony, szb-tag; **Ács Péterné**, VSz Építési Főnökségek intézőbizottságának tagja; **Bakacsi János**, MÁV Igazgatóság, Szeged, társadalmi szb-titkár; **Báthori Lajosné**, MÁV-állomás, Debrecen, szakszervezeti bizalmi; **Bognár József**, MÁV TBEF, társadalmi szb-titkár, Szombathely; **Deheleán Sándor**, MÁV Vontatási Főnökség, Békéscsaba, szb-tag; **Fehér János**, MÁV Pft. Főnökség, Dombóvár, társadalmi szb-titkár; **Horváth Ferenc**, Vasutasok Szakszervezete, nyugdíjas; **dr. Imrédy Gyuláné**, a VSz Központi Hivatalok, intézőbizottság, valamint a MÁV Számítástechnikai Intézet szb. társadalmi titkára; **Juhász Tiborné**, ÖTA Iroda főkönyvelője; **Karádi István**, MÁV Állomásfőnökség, Eperjeske, szb-tag; **Kecskés Gábor**, MÁV Miskolci Tiszai pályaudvar, forgalmi tagozat ügyvivője, szakszervezeti főbizalmi; **Kesjár Mihály**, MÁV, békéscsabai önálló nyugdíjascsoport elnöke; **Kovács János**, MÁV Állomásfőnökség, Balassagyarmat, társadalmi szb-titkár; **Kovács Sándor**, MÁV Vontatási Főnökség, Dombóvár, szb., valamint a VSz területi titkári tanács Pécs társadalmi titkára; **Kurmai Irén**, MÁV Járműjavító Üzem, miskolci szb-tag; **Laky Józsefné**, MÁV Állomásfőnökség, Budapest—Ferencváros, szb. gazdasági felelős; **Lendvai László**, MÁV Északi Járműjavító Üzem, szakszervezeti főbizalmi; **Lovász Károlyné**, VSz, pénzügyi instruktora Miskolc; **Martiny Józsefné**, MÁV debreceni önálló vasutas nyugdíjcsoport, gazdasági felelőse; **Nyemcsók János**, nyugdíjas, MÁV Pft. főnökség, Budapest—Nyugati szakszervezeti bizottságának volt titkára; **Nyitrai Sándor**, MÁV Vontatási Főnökség, Fűzesabony, szb. társadalmi titkára; **Őszi Lukács János**, MÁV Anyagellátási Igazgatóság szb-titkára; **Pócsik László**, MÁV Állomásfőnökség, Zánony, szakszervezeti főbizalmi; **Prókay Sándorné**, VSz vasútegészségügyi intézőbizottság titkára; **Simon Dezső**, VSz budapesti területi és tagozati intézőbizottsága titkára; **Tóth Tivadar**, MÁV Járműjavító Üzem, Debrecen, szb társadalmi titkára; **Turóczi József**, MÁV Állomásfőnökség, Szolnok, szakszervezeti főbizalmi, tagozati tanács elnöke; **Vadlövő János**, MÁV Építési és Hídfenntartó Főnökség, Szeged, társadalmi szb-titkár; **Viczián Gáborné**, MÁV Utasellátó és Idegenforgalmi Igazgatóság, Székesfehérvár, társadalmi szb-titkár; **Volant András**, MÁV Kísérleti és Fejlesztési Intézet szb. társadalmi titkár; **Zeltner Imre**, nyugdíjas, MÁV kitérőgyártó üzem Gyöngyös, volt társadalmi szb-titkára.

A Vasutasok Szakszervezete elismerő oklevél kitüntetésben részesültek: Benson Vanda, MÁV Kelenföldi Klubkönyvtár könyvtárosa; **Döme Lászlóné**, VSz, szakértője; **Flamich Margit**, VSz, ügyintézője; **Komlossy István**, a VSz Nyugati pu. könyvtár könyvtárosa; **Lukács Tiborné**, MÁV Igazgatóság, Miskolc, VSz női választmányának tagja; **Marosiné Kőhalmi Ágnes**, VSz ügyintéző-csoportvezető; **Molnárné Szlávik Györgyi**, VSz ügyintéző; **Németh László**, VSz Batsányi Művelődési Ház, Tapolca; **Pauer Olivérné**, VSz szakértő; **Plihál Sándorné**, VSz ügyvitelellátó; **Tápi Lajosné**, VSz, Batsányi Művelődési Ház, Tapolca.

Ezenkívül a középszerveknél, illetve alapszerveknél további mintegy 300 szakszervezeti tisztségviselő vette át a Vasutasok Szakszervezete elismerő oklevél kitüntetést.

A vasutasnapi rendezvényekről tudósítottak: Visi Ferenc, Horváth Károly. Fotó: G. Szűcs László

Koszorúzás a Baross-szobornál

Közvetlenül a mozdonynévadó után koszorúzási ünnepség kezdődött a Baross-szobornál. *Bacsik Ferencné*, a Baross Gábor MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet szakoktatója köszöntötte a megjelenteket. Ezután *Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter mondott beszédet.

Barossnak két eszményképe volt, *Bischmark* és *Széchenyi*. Mindkettőtől a következetes vasszigorral végzett munkát tekintette követésre méltó példának. Mindenekelőtt *Széchenyi* volt az, akire feltekintett, akinek terveit, elképzeléseit akarta valóra váltani. A kiegyezés utáni években nehéz körülmények között végezte munkáját. Az államháztartás nagy költségvetési hiánnyal küszködött, de ő meg tudta győzni minisztertársait, a politikusokat, az embereket arról, hogy olyan infrastruktúrát kell az országban kialakítani, amely a gazdaságot fellendíti, az emberek életét jobbá teszi.

Hatalmas ütemű fejlesztésekbe kezdett. *Közutakat épített, folyókat szabályozott, megteremtette a modern hírközlés alapjait.* A nép emlékezetében azonban ma is mint vasutas miniszter él. Elég, ha csak arra utalok, hogy ő volt az, aki a számtalan magánvasútból létrehozta a Magyar Államvasutakat, az államosítással és az általa elérhető gazdasági haszonból pedig megindította az ipar és a kereskedelem fejlesztését. Minden igyekezete arra irányult, hogy egy korszerű szervezetet építsen fel.

— Ezekre kell nekünk gondolni, mert amikor halálának századik évfordulóján itt állunk e szobor előtt, és egy kicsit talán azt a párhuzamot is megvonhatjuk, hogy ma is hasonló feladatok állnak előttünk — folytatta gondolatszövését a miniszter. — Az a vasút ugyanis, amelyet Baross és az őt követő utódok megalkottak, *az mára műszakilag leromlott, szervezetében elbürokratizálódott és korszerűtlenné vált.* Ezen kell nekünk, mai utódoknak változtatni, hogy ismét a vasút a mai gazdaság és társadalmi mobilitás igényeit elégíthesse ki, nemcsak a huszadik, hanem a huszonegyedik század igényeinek megfelelően.

Úgy érzem, hogy azok, akik felelősséggel viseltetnek az ország, a vállalat sorsa iránt, azok felismerték a változások szükségességét, és látják azt is, hogy a változások már megkezdődtek. Megindult az a fejlesztés, amelynek eredményeként, néhány év múlva, az ország korszerű, európai színvonalú infrastruktúrával s vasúttal rendelkezik. Megkezdődtek a járműbeszerzések, megtörténtek az első szerződéskötések, elkezdődtek azok a hiteltárgyalások, amelyek segítségével korszerűsítjük a vasúti pályát. *Ezt üzeni nekünk a múlt.* Ezt üzeni *Széchenyi* és *Baross* szelleme a jelennek, hogy a jövőnk biztos, megalapozott legyen. — E szavakkal fejezte be ünnepi beszédét, majd elsőként helyezte el a megemlékezés koszorúját a szobor talapzatára. A MÁV Vezérigazgatóság képviseletében *Csárádi János*, a fővárosi önkormányzatában *Székely Gábor* alpolgármester, a VSz nevében pedig *Papp Pál* elnök koszorúzott.

Itt ringott a MÁV bölcsője

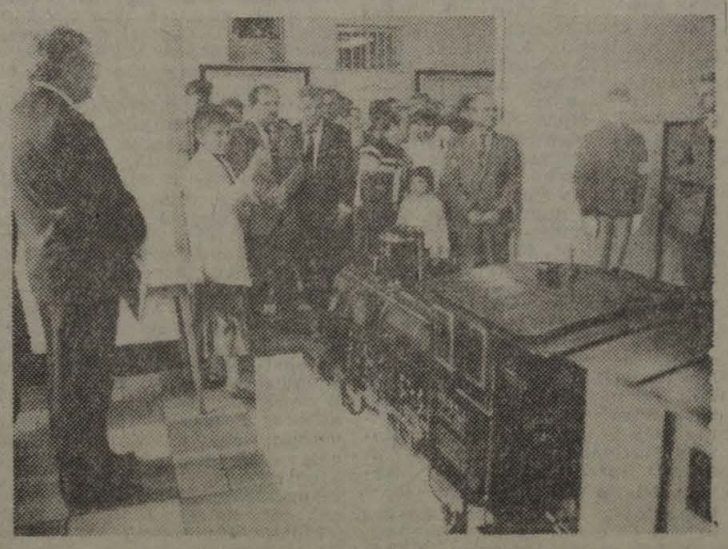
A múlt század közepén rendkívül drága és hosszadalmas volt a termékek lovas kocsikkal való fuvarozása. A Pest—Losonci Vasút és Kőszénbánya Társaság is azért alakult meg 1852-ben, hogy a Salgótarján környéki jó minőségű szenet vasúton olcsón és gyorsan a Dunáig szállíthassák. Az építési engedélyt 1861-ben kérték, és két évvel később kezdték meg a kivitelezést. Az építők azonban hamarosan csődbe kerültek, és csak állami támogatással folytathatták 1866-ban a munkát. A társaság időközben a Magyar Északi Vasút nevet vette fel.

A Budapest-Józsefváros—Hatvan közötti 68 km hosszú vonalat 125 évvel ezelőtt, 1867. április 2-án, a hatvan—salgótarjáni 57 km-es szakaszt május 19-én adták át a forgalomnak. Sorrendben ezek voltak a magyar vasúthálózat 24. és 25. vonalai. Az Északi Vasút ismét jelentkező pénzügyi nehézségei miatt azonban az állam a következő évben a vasutat megvásárolta, és így ez lett a MÁV első vonala. Bp.-Józsefváros pedig a MÁV első pályaudvara.

Az ötnegyed százados évfordulóra emlékezve, a vasutasnap rendezvénysorozata keretében július 10-én ünnepélyes események színhelye volt az állomás. A meghívott vendégek különvonaton érkeztek a Keleti pályaudvarról. Az épület falán elhelyezett emléktáblát — rövid beszéd után — *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója leplezte le, majd koszorúzás következett.

A jubileumi kiállítást — az ünnepség után — Csárádi János nyitotta meg. A nagy lelkesedéssel gyűjtött, ízléssel elrendezett anyag bepillantást nyújt a vasút életébe. Megtudtuk, hogy kezdetben Losonci pályaudvarnak hívták az állomást, és mint *Csárádi János* korábban megemlítette: *„Itt ringott a MÁV bölcsője."* Az 1883-ban kiadott menetrend már a mai nevén tünteti fel az állomást.

A falakon és a tárolókban kiállított tárgyak között láthattunk régi egyensapkát, karszalagot, zászlót, díszkardot, alaprajzokat, felvételeket, menetrendeket, forgalmi irodai harangművet, morzerendszerű távírót, asztali telefont stb. Érdemes volt e tartalmas bemutatóval is áldozni a vasutasmúlt emlékeinek!



Az ünnepség résztvevői megtekintik a kiállítást

Érződik a kompromisszumkészség

Szakszervezetek a választásokról

Elutasítják a Monopoly-csoport javaslatát

A szakszervezetek közötti választások törvénytervezetéről és a Vagyont Ideiglenesen Kezelő Szervezet működéséről tárgyaltak július 8-án, az MSZOSZ, a Liga, az Autonómok, a Munkástanácsok, az ÉSZT és a SZEF képviselői. A hat országos szakszervezeti konföderáció tanácskozását követően sajtótájékoztatót tartottak, amelyen *dr. Szabó Endre*, az ET munkavállalói oldalának soros elnöke elmondta: jóllehet vannak még vitatott kérdések a szakszervezetek között, de érződik a kompromisszumkészség annak érdekében, hogy még 1992-ben megtarthassák a választásokat.

Dr. Szabó Endre hangoztatta: a szakszervezetek egyetértenek abban, hogy a választásokon az aktív munkavállalók, a nyugdíjasok, a munkanélküliek, az egyetemi-főiskolai hallgatók és a szellemi szabadfoglalkozásúak vegyenek részt. A hatok célszerűnek tartanák, ha a szakszervezetek közötti megmérettetéssel egy időben tartanák meg az üzemi tanácsi, a közalkalmazotti tanácsi, valamint a TB önkormányzatok munkavállalókat képviselő delegátusának választását.

Elvetik azt a kormányzati javaslatot, amely állampolgári szavazást tart elképzelhetőnek. A hat konföderáció szerint a szakszervezeti vagyon a szakszervezeteké. Ezért tiltakoznak a Monopoly-csoport javaslata ellen, amely a szakszervezeti választásokon való részvételt mindenkinek, tehát a szervezeten kívülieknek is lehetővé tenné, akár úgy, hogy szociális alapítványra szavazzanak. A hatok egyébként felosztandónak tartják a volt SZOT-vagyont, és az ágazatok vagyonát is.

Ezzel kapcsolatban azonban *Veres Gábor*, az MSZOSZ képviselője kifejtette: az *MSZOSZ továbbra sem tudja elfogadni, hogy a választásokon a konföderációkra leadott szimpátiaszavazatok döntsék el, kié legyen a szakmák évtizedek alatt összegyűjtött vagyona.*

A választások célját értelmezve *Kalmár Béla*, a Liga ügyvivője megjegyezte: szerintük nem elsősorban a vagyonmegosztás az elsődleges, hanem az, hogy mielőbb lezárják a szakszervezetek közötti vitát.

A közelmúltban életre hívott Nemzeti Üdülési Alapítványról elhangzott: ezt mindenképpen úgy kell irányítani, hogy lehetővé váljék a jövő évi üdültetés. Az egyeztetés nélkül beterjesztett 1993. évi költségvetési tervezetből azonban hiányzik az üdülési támogatás.

A kérdésekre adott válaszokból kirajzolódott a hatok álláspontja a Népszava további sorsáról is. Ennek lényege: *közös erővel el kell hárítani a lap feje fölül a megjelenés veszélyét*, megteremtve a szükséges feltételeket. Mielőbb szeretnék megoldani a lapprivatizációt, hiszen az ország második legnagyobb napilapjának zavartalan működése nemcsak anyagi kérdés.

Az MSZOSZ ügyvivői testülete július 10-én, kihelyezett ülést tartott Miskolcon. Ebből az alkalomból sajtótájékoztatót tartottak és állásfoglalást tettek közzé. A tárgyalt témák között szerepelt a szakszervezetek közötti választás is. Ezzel kapcsolatban az ügyvivő testület kijelentette, hogy *az MSZOSZ a továbbiakban nem vesz részt a szakszervezetek között folyó, a szakszervezeti választásokkal kapcsolatos egyeztető tárgyalásokon.*

Ennek oka, hogy a Liga és a munkástanácsok elutasítanak minden kompromisszumot, és a saját érdekeiknek megfelelő választási szabályok kialakításához egyre nagyobb támogatást kapnak a kormánytól. Sajnálatos, hogy az erős szakszervezetek szétverésére irányuló törekvésekhez a valódi, tagsággal rendelkező szakszervezetek is asszisztálnak. Így a SZEF, az ÉSZT, az Autonómok is.

Ilyen körülmények között a további egyeztetés teljességgel felesleges, mert csak a figyelmet terelik el a munkavállalók egyre súlyosbodó gondjairól. Ennek ellenére azonban a szövetség részt vesz a választásokon.

— tis —

Újdonság

Gyomirtás gőzzel

Az ausztriai P. C. Wagner céggel már jó ideje kapcsolata van a Magyar Államvasutaknak. A ragasztott sínkötések és az újszerű hegesztési módok hozták össze a két céget.

Most újabb újdonsággal rukkoltak elő a „sógorok". Június 23-án, Szombathelyen bemutatták a még kísérleti stádiumban lévő környezetkímélő, vegyszer nélküli gyomirtó berendezését. A rendszer lényege: forró gőz segítségével teszik életképtelenné a sínek között nőtt gazokat. A folyamat többszöri ismétlésével a kártékony növények gyökereit is teljesen ki tudják irtani.

Az elméleti ismertetőn és a gyakorlati bemutatón részt vettek a Közlekedési-, Hírközlési- és Vízügyi Minisztérium, a Vezérigazgatóság, a társigazgatóságok, valamint a szombathelyi terület ebben a témában érintett szakemberei.

Sz. J.

PIACORIENTÁLT VÁLLALATRA VAN SZÜKSÉG

Érdekvédelem válsághelyzetben

Nógrádi Sándor elnök rövid bevezetője után *Balogh László* titkár terjesztette elő a VSz Építési Főnökségek intézőbizottságának beszámolóját, a június 29-én tartott főbizalmi-értekezleten, amelyen megjelent *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója is. Az előadó az építési főnökség területén kialakult válságos helyzetet egy tágabb, társadalompolitikai összefüggésekben vizsgálta. Megállapította hogy romlik az életszínvonal, nő a kilátástalanság. A gazdaság problémái nem kapnak megfelelő figyelmet a parlamentben, hiányzik a piacgazdasági szakértelem. A Valutaalap és a Világbank diktál. A politika nem vállalkozásbarát. Az átalakulás kísérőjelenségei a vállalati csődök, a növekvő munkanélküliség. Szembetűnő a növekvő költségvetési hiány, ugyanakkor megindul az infrastruktúra fejlesztése.

Az MSZOSZ legutóbbi rendkívüli kongresszusa jó programot adott a szakszervezeteknek, de nem könnyű annak végrehajtása. A tavaly decemberi figyelmeztető sztrájk nem úgy sikerült, ahogy kellett volna. *A tagmegújítás során a Vasutasok Szakszervezete lényegében megőrizte tagságát.* Jó kollektív szerződést kötött 1992-re, s ez nagy dolog manapság. Elkeserítő a hangulat a munkahelyeken, rossz a munkamorál. A szakszolgálat kiszolgáltatott helyzetben van.

— Értékeljük a vezérigazgató erőfeszítését — hangsúlyozta *Balogh László* —, de úgy tűnik, ez sem elég. Nagy az építési hiány, tudnánk segíteni. Az építési főnökségek felszámolása számunkra megmagyarázhatatlan olyan időben, amikor világkiállításra készülünk. A július elsejével életbe lépett Munka Törvénykönyve új lehetőségeket, de új konfliktushelyzetet is jelent.

— Nem tudok ellentmondani a beszámolónak — kezdte reflexióit *Csárádi János* vezérigazgató —, majd a válsághelyzet jobb megértése érdekében visszapillantott a közelmúltra, mert mint mondta, válság van, de azt lehet kezelni.

— Az elmúlt 10—12 évben kialakult az önfinanszírozó MÁV. Felemeltük a tarifát, erre csökkent az utaslétszám és megnőtt az ellenszenv a vasút iránt. *Az állam kivonult a vasút életéből, s ez egyre nagyobb terheket rakott az ország legnagyobb infrastruktúrájára.* Pótolni kellett a személyszállításból adódó veszteséget. Kialakult a nullszaldós vasút filozófiája, feszültség keletkezett a vasutasság bérében. 1991-ben ezért 40 százalékos (átlag) bérfejlesztésre került sor.

Az elmúlt évtizedben 120 milliárd forint fejlesztés maradt el a vasútnál. Romlott a kocsipark, a vasúti pálya állapota. A tennivalókat nem lehet elodázni. A legcélszerűbb megoldásnak az látszik, hogy piaci alapon rendezzük a vasút és az állam kapcsolatát. Elkészült a „MÁV—2000" koncepció. A cél az európai színvonalú vasút kialakítása, de ehhez nagy tőkebefektetés szükséges. *A miniszterelnök látogatást tett a vasútnál, informálódott a helyzetről, az elképzelésekről.* Márciusban megszületett a kormánydöntés. A pályaépítés az állam feladata lesz. Készül az új vasúti törvény is. Megszűnik a fuvarozási kényszer.

A kormány foglalkozott a vasút pénzügyi helyzetével is. Jelenleg 10 milliárd forinttal tartoznak a belföldi fuvarozók és 5 milliárddal a külföldiek. Három év alatt törlesztjük a társadalombiztosítási tartozásunkat, tehát megkapunk minden tb.-juttatást. *Nem adjuk el a MÁV Kórházat sem.* Ez a vasutasoké. Négymilliárd forint hitelt biztosított a kormány, amelyet 1995-től kell törleszteni, 5 év alatt.

— Abból indulunk ki — hangsúlyozta a vezérigazgató —, hogy a közlekedés meghatározója az ország gazdaságának. E funkció betöltéséhez piacorientált vállalatra van szükség, amely azt jelenti, hogy ki kell szolgálni az utast, a fuvaroztatót. Kereskedő vasútra van szükség. Ehhez a szervezeti átalakítást is el kell végezni. Nem lehet területi elven irányítani. Elkerülhetetlen a decentralizálás. Azt tervezzük, hogy 1994-től keleti—nyugati és budapesti kereskedelmi üzletigazgatóságokat hozunk létre.

Sajnos négyvenszázalékos a gépek kihasználtsága. A hatékonyabb gazdálkodás érdekében olyan változtatást kell végrehajtani, hogy az építési szolgálat, az Utasellátó, a Tervező Intézet a vasúthoz tartozzék, de ezeket leválasszuk. Kisebb, de erősebb, ütőképesebb pályafenntartási, építési szolgálatot kívánunk létrehozni. Olyat, amely hatékonyabb és nyereséget hoz. *Ez a felduzzadt adminisztráció leépítését is szükségessé teszi.*

A leépítés, az átalakítás észszerű dolog, de fájdalmas feladat; úgy kell végrehajtani, hogy az emberi szempontokat is figyelembe vegyük. A kisebb fájdalommal végrehajtott ésszerűsítés eszközei a korengedményes nyugdíjazások, a vállalkozások. Meg kell találni a helyi vezetők és a szakszervezet legjobb együttműködését. Őszinte beszédre, nyílt légkörre van szükség annak belátásához, hogy a vasút nem tud mindenkit eltartani. Folyik a vasúti pályák villamosítása, új kocsik beszerzését tervezzük. Teljes rekonstrukciót végeznek a Budapest—Hegyeshalom vonalon és ugyancsak átépítik a Budapest—Kelebia vonalat.

Csárádi János vezérigazgató tájékoztatója után kérdéseket tettek fel a választmány tagjai és elmondták véleményüket. Megkérdezték többek között, hogy mi lesz a bezárandó üzemek sorsa? Jelenleg mi szabályozza a vasút és az állam kapcsolatát? A racionalizálás során mi lesz az üdülőkkel, a jóléti, szociális intézményekkel? Egy jászkiséri bizalmi jelezte, hogy a legjobb szakemberek mennek el a vasúttól. Gyöngyösről a dolgozói tulajdonlás és a pályázatok kiírása felől érdeklődtek. Volt, aki egy munkásgyűlés felszólalóját idézte: *„Ötvenhét éves vagyok, három szakmám van és három gyermekem, hová menjek?"* A választmány egyik debreceni tagja így vélekedett: *„Egyetértünk azzal, hogy racionálisabban kell csinálni a dolgokat, de az átképzésekkel mi is segíteni tudnánk. Több információra lenne szükség."*

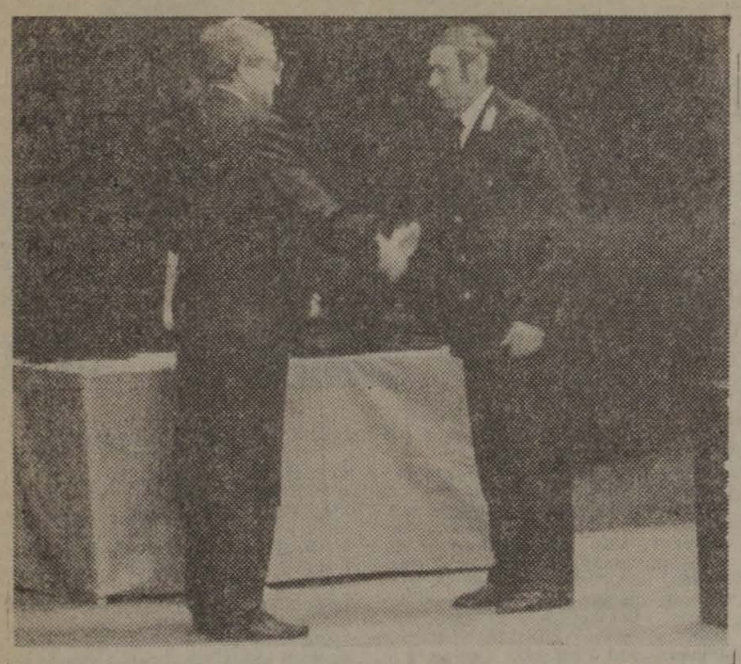
A kérdésekre, javaslatokra *Csárádi János* vezérigazgató, valamint *Tóth András* és *Árva Kálmán* főosztályvezetők reagáltak. Válaszaikban — a többi között — elmondták, hogy ha baj van a munkaszervezéssel, akkor az a vezetők hibája. Mindenkinek lobbyzni kell a vasút mellett, de a testületi állásfoglalásokkal összhangban. Vannak még olyan helyek a vasútnál, ahol munkaerőhiány is van. A közeljövőben külön válik az áruszállítás és a személyszállítás.

A választmány tagjai hallhattak arról, hogy folyik a közlekedéspolitikai koncepció kidolgozása, a vasúti törvény előkészítése. Az átalakítás munkálatait angol tanácsadók segítik, ám ezt csak összefogással lehet megvalósítani.

A vitaösszefoglalóban *Balogh László* elmondta, hogy informáltság nélkül nem lehet eredményes érdekképviselet. Ez pedig feltétele annak, hogy ne lehessen az emberek feje fölött dönteni az ő sorsukról. A választmány titkára bejelentette, hogy ugyanebben az összetételben augusztusban folytatják a megkezdett konzultációt. A főbizalmi-értekezlet elfogadta a beszámolót.

Ezután *Pallos György*, a VSz alelnöke átadta a vasutasszakszervezet aranyjelvényét *Ács Péternének* és *Zeltner Imrének.*

K. S.



Csárádi János átnyújtja a vezérigazgatói dicséretet Jászai Sándornak.

Vasutasnapi kitüntetések

A 42. vasutasnap alkalmából a közlekedés érdekében végzett kimagasló, példamutató tevékenység elismeréseként a közlekedési hírközlési és vízügyi miniszter **BAROSS GÁBOR-DÍJ KITÜNTETÉST ADOMÁNYOZTA: Czibere Mihály**, osztályvezető-helyettesnek, MÁV Igazgatóság Debrecen; **Mayer Ferenc** osztályvezetőnek, MÁV Igazgatóság Szombathely; **Tóth Imre** igazgatónak, MÁV Igazgatóság Szeged; **Tilly Károly** osztályvezetőnek, Közlekedési Főfelügyelet.

A vasúti közlekedés érdekében kifejtett tevékenységükért a MÁV vezérigazgatója **SZÉCHENYI ISTVÁN-SZOBROT ADOMÁNYOZOTT: Husonyicza Gábor** állomásfőnöknek, Kazinebarcika állomásfőnökség; **Iványi Ede** nyugdíjasnak; **Kozma Imre** atyának, a Magyar Máltai Szeretetszolgálat; **Körmendy Ferenc** nyugdíjasnak; **dr. Németh György** professzor, tanszékvezetőnek, Orvostudományi Egyetem, Sugárterápiás Tanszék; **Simon László** osztályvezetőnek, MÁV Vezérigazgatóság; **Szász Endre** nyugdíjasnak.

Továbbá eredményes munkájuk elismeréseként **VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN RÉSZESÍTETTE: Alföldy László** állomásfőnököt, Bp. Józsefváros állomásfőnökség; **Auer Mihály** kirendeltségvezetőhelyettest, MÁV Utasellátó és Idegenforgalmi Igazgatóság; **Baksza István** váltókezelőt, Vereségyház Állomásfőnökség; **Baranyi Sándor** munkavezetőt, Budapest MÁV Építési Főnökség; **Baráth István** kazánfűtőt, Győr MÁV Vontatási Főnökség; **dr. Bános Csabáné** zenekari tagot, Budapest MÁV Szimfonikusok Zenekari Főnöksége; **dr. Bencze Jolán** osztályvezetőt, Vasútegészségügyi Igazgatóság; **Bodor Ferenc** raktárnokot, Szeged Állomásfőnökség; **Bodicsi István** csoportvezetőt, Budapest Távközlési Főnökség; **Bongó Józsefné** munkaerő- és bérgazdálkodót, Bp. Ferencváros Állomásfőnökség; **Böröndi József** kocsilakatost, Sopron MÁV Vontatási Főnökség; **Bubori Józsefné** osztályvezetőt, Jászkisér MÁV Építő Gépjavító Üzem; **Butor Sándor** fővizsgálót, MÁV Igazgatóság Pécs; **Csárdásné Nagy Éva** főmunkatársat, MÁV Bevétel-ellenőrzési Igazgatóság; **Csetényiné Lovas Ilona** műszaki előadót, MÁV Vezérigazgatóság; **Csizmadiáné Erdélyi M. Magdolna** ügyviteli alkalmazottat, MÁV Vezérigazgatóság; **Csuka Pál** áruirányítót, Veszprém Állomásfőnökség; **Darabos István** műszaki részlegvezetőt, MÁV Épületfenntartási és Ellátási Főnökség; **Deák Ferenc** osztályvezetőt, Budapest MÁV Számítástechnikai Intézet; **dr. Deák Mária** vasútorvost, Miskolc MÁV területi egészségügyi központ; **Erdélyi Zoltánné** ügyintézőt, MÁV Igazgatóság Budapest; **dr. Fazekas János** osztályvezető főorvost, Szolnok MÁV Kórház és Rendelőintézet; **Fángli László** villamosmozdonyvezetőt, Miskolci MÁV Vontatási Főnökség; **Fekete Imre** főelőadót, MÁV Vezérigazgatóság; **Fekete Imre** csoportvezetőt, MÁV Igazgatóság Miskolc; **Fodor Sándor** eszközgazdálkodási ellenőrt, Debrecen Számviteli Főnökség; **Földvári Sándorné** ügyviteli alkalmazottat, Tapolca MÁV Vontatási Főnökség; **Géczi János** távközlőmestert, Pécs Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség; **Gér Mihály** előadót, MÁV Vezérigazgatóság; **Gyarmati János** vonatvezetőt, Debrecen Állomásfőnökség; **Halmos Benedek** főelőadót, MÁV Vezérigazgatóság; **dr. Hámori György** adjunktust, Budapest MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet; **Hiczó Györgyné** nevelőtanárt, MÁV Nevelő- és Diákotthon Kaposvár; **Hernádi Gyuláné** vámkezelőt, Kelebia Állomásfőnökség; **Horváth Lászlóné** vezető óvónőt, MÁV Óvoda Szombathely; **Horváth Mihály** főmozdonyvezetőt, MÁV Északi Vontatási Főnökség; **Hruda Antal** csoportvezetőt, MÁV Vezérigazgatóság; **dr. Iván Gyuláné** utókalkulátort, Dombóvár MÁV Építési Főnökség; **Jánoki Imre** laborvezetőt, Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzem; **Jászai Sándor** állomásfőnök-helyettest, Nyíregyháza Állomásfőnökség; **Kabán Béláné** óvónőt, MÁV Benczúr utcai óvoda; **Kaibás János** szolgálati főnökhelyettest, Eperjeske Állomásfőnökség; **Kapás Ernő** csoportvezetőt, Budapest MÁV Építési Géptelep Főnökség; **Kapocsi László** váltókezelőt, Zalaegerszeg Állomásfőnökség; **Kádár Mihály**, vonatvezetőt, Szentes Állomásfőnökség; **Kárpáti Kálmán** ügyintézőt, MÁV Igazgatóság Szombathely; **Kelemen István** ügyintézőt, Budapest MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség; **Kemenes László** vonalkezelőt, Bp. Keleti Pályafenntartási Főnökség; **Kiss Jenő** forgalmi szolgálattevőt, Kunszentmiklós—Tass Állomásfőnökség; **Kiss Jenőné** osztályvezetőt, Celldömölk MÁV Építési Főnökség; **Kiss Sándor** vezető mérnököt, Pápa Pályafenntartási Főnökség; **Klopcsek Józsefné** revizort, Budapest MÁV Nyugdíj Igazgatóság; **Komán János** munkavezetőt, Debrecen MÁV Épület- és Hídfenntartó Főnökség; **dr. Komoróczky István** műszaki igazgatót, Budapest MÁV FAVED Kft.; **Koronics Zsoltné** osztályvezető-helyettest, MÁV Vezérigazgatóság; **Kovács Aranka** ügyintézőt, Budapest MÁV Helyelosztó és Információs Központ; **Kovács Gábor** tvg. vezetőt, Pécs Pályafenntartási Főnökség; **Kovács Károly** osztályvezető-helyettest, MÁV Vezérigazgatóság; **Kovács Mártonné** óvónőt, MÁV Budapesti Igazgatósági óvoda; **Kovács László** csoportvezetőt, MÁV Igazgatóság Budapest; **Kovács Sándor** osztályvezető-helyettest, MÁV Igazgatóság Szeged; **Köller László** csoportvezetőt, MÁV Igazgatóság Budapest; **Kunkli Imréné** raktárnokot, Tiszaújváros Állomásfőnökség; **Lantos II. István** főmozdonyvezetőt, Szentes MÁV Vontatási Főnökség; **Lévai László** asztalost, Hatvan Pályafenntartási Főnökség; **Lukács István** csoportvezetőt, Debrecen MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség; **Makszim Lászlóné** óvónőt, MÁV óvoda, Debrecen; **Marót László** osztályvezető-helyettest, MÁV Vezérigazgatóság; **Márkus Anna** óvodavezetőt, MÁV Járműjavító Üzem, óvoda, Székesfehérvár; **Márkus Károlyné** csoportvezetőt, Budapest MÁV Anyagellátási és Külkereskedelmi Igazgatóság; **Molnár Antalné** előadót, MÁV Igazgatóság Budapest; **Murányi István** csoportvezetőt, MÁV Igazgatóság Pécs; **Nagy Andrásné** óvodavezető-helyettest, MÁV Járműjavító Üzem, óvoda, Székesfehérvár; **Nagy László** szertárfőnököt, Székesfehérvár Szertárfőnökség; **Nagy Sándor** forgalmi oktatótisztet, Hatvan Állomásfőnökség; **Nagy Tibor** titkárságvezetőt, MÁV Vezérigazgatóság; **Nagel Istvánné** raktárnokot, Salgótarján-külső Állomásfőnökség; **Nemes Mihályné** munkaügyi vezetőt, Bp. Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség; **Neuschl Gyula** osztályvezető-helyettest, MÁV Vezérigazgatóság; **Novák Ferenc** vonatvezetőt, Miskolc—Tiszai pu. Állomásfőnökség; **Novodomszki Pálné** nevelőtanárt, MÁV Nevelő- és Diákotthon, Békéscsaba; **Oláh József** csoportvezetőt, Debrecen MÁV Járműjavító Üzem; **Onódy Miklós** szállítmányozási vezető, Budapest MÁV Hídépítési Főnökség; **Oros János** műszaki igazgatót, Szolnok MÁV Járműjavító Üzem; **Ott György** előadót, Budapest MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság; **Papp Mihály** állomásfőnököt, Hajdúböszörmény Állomásfőnökség; **Pásztor József** olajkútkezelőt, Miskolc osztószertár főnökség; **Pethő Sándor** fő-építésvezetőt, Szeged MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség; **Pitlik Gyula** üzemeltetési reszortost, Nyíregyháza MÁV Vontatási Főnökség; **Polgár Gyula** csoportvezetőt, Székesfehérvár MÁV Vontatási Főnökség; **Polgár Imre** kereskedelmi tartalékost, Szolnok Állomásfőnökség; **Pozsár Imre** forgalmi szolgálattevőt, Siófok Állomásfőnökség; **Pozsgai Józsefné** raktárkezelőt, Szombathely MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség; **Pozsonyi Mihály** osztályvezetőt, MÁV Istvántelki Műhely; **Pörneczi Jenő** igazgatót, Szombathely MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség; **Raffai Judit** gazdasági igazgatót, Budapest MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség; **Regedei Istvánné** előadót, MÁV Utasellátó és Idegenforgalmi Igazgatóság; **Rétfalvi János** állomásfőnököt, Pácsony Állomásfőnökség; **Rétfalvi János** műszaki igazgatót, MÁV Járműjavító Üzem, Miskolc; **dr. Rigler András** főorvost, Budai MÁV Kórház; **Salavecz János** igazgatóhelyettest, Budapest MÁV Fejlesztési és Kísérleti Intézet; **Serfőző Zoltán** mozdonyvezetőt, Pécs MÁV Vontatási Főnökség; **Somogyi László** kazánfűtőt, Záhony MÁV Vontatási Főnökség; **Stáhl Ferenc** műszerészt, Szombathely MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség; **Sukola István** állomási kocsiintézőt, Rajka Állomásfőnökség; **Surányi Sándor** előadót, MÁV Vezérigazgatóság; **Sütő István** dízel-csőszerelőt, Szombathely MÁV Járműjavító Üzem; **Szabó Mihály** szertárfőnököt, Dunaújváros Szertárfőnökség; **Szabó Lászlóné** személypénztár-kezelőt, Sásd Állomásfőnökség; **Szabó Sándor** esztergályost, Budapest MÁV Gépjavító Üzem; **Szendrei Istvánné** ügyintézőt, MÁV Szállítmányozási Igazgatóság; **Szécsi Dezső** állomásfőnököt, Sárospatak Állomásfőnökség; **Szilágyi Gáborné** könyvkötőt, Budapest MÁV Jegynyomda Főnökség; **Takó Béla** vonalkezelőt, Hódmezővásárnely Pályafenntartási Főnökség; **Tar Andrásné** csoportvezetőt, MÁV Központi Számviteli Hivatal; **Tánczos Béla** nevelőtanárt, MÁV Nevelő- és Diákotthon Kőszeg; **Tolner Istvánné** osztályvezetőt, MÁV Északi Járműjavító Üzem; **Tóthpál András** gépkocsivezetőt, Záhony Házgondnokság; **Tököli Imre** főelőadót, MÁV Vezérigazgatóság; **Tulipán József** átrakásvezetőt, Záhony állomásfőnökség; **Urai Jánosné** óvodavezető-helyettest, MÁV Benczúr utcai óvoda, Budapest; **Varró Jánosné** csoportvezetőt, Budapest MÁV Számviteli Főnökség; **Vass Gusztáv** betanított járőrszerelőt, Nyíregyháza MÁV Villamos Vonalfőnökség; **Varga György** kocsivizsgálót, Szolnok MÁV Vontatási Főnökség; **Varga Istvánné** belsőellenőrt MÁV Központi Számviteli Hivatal; **Varga Tiborné** ügyintézőt, MÁV Igazgatóság Miskolc; **Visnyei Istvánné** előadót, MÁV Vasútegészségügyi Igazgatóság; **Wágner Lajos** művezetőt, Bp. Keleti Gépészeti Főnökség; **dr. Zeller Mária** főelőadót, MÁV Vezérigazgatóság; **Zelizi Jánosné** pénztárfőnököt, Bp. Nyugati Állomásfőnökség **Zilahi Ferenc** művezetőt, Záhony MÁV Gépesített Rakodási Főnökség; **Zurek György** szolgálati vezetőt, Miskolc MÁV Villamos Vonalfelügyelőség; **Zsivity Demeter** nevelő tanárt, MÁV Nevelő- és Diákotthon Szeged.

Tisztújító küldöttgyűlés

Június 23-án rendezték a Vasutasok Szakszervezete székházában az anyaggazdálkodási tagozat soros küldöttgyűlését, amelyen a küldöttek 92 százaléka vett részt.

Ez a részvételi arány jó cáfolatát adta annak a napjainkban gyakran hangoztatott általánosításnak, amely szerint az emberek érdektelenné váltak, nem hajlandók tevőlegesen részt vállalni a kisebb-nagyobb közösségek érdekeinek érvényre juttatásában.

A küldöttgyűlés résztvevői elsőként *Móriné Bányai Adrien* irodavezető tájékoztatóját hallgatták meg. A MÁV és ezen belül a szakág helyzetéről és a feladatokról elhangzottak alapján a tanácskozás résztvevői számára nyilvánvalóvá vált, hogy bizony *szűk esztendők elé néz a vasút.* Az előadó szólt arról is, hogy akár az ezredfordulóig is elhúzódó, folyamatos változási időszakra kell felkészülni. Az átszervezések elkerülhetetlen velejárója lesz egyebek között a munkahelyek, a beosztások jelenlegi struktúrájának az átrendeződése, a munkaerő fokozódó migrációja is. *Ez, sajnos, az egyének számára a kedvezőtlen fordulatokkal való megbékélés kényszerét is jelenti.* Ennek előjele volt az ez évi létszámleépítés vagy a kényszerből meghozott részmunkaidős foglalkoztatás bevezetése.

A tapasztalatok alapján világos a szakszervezeti szervezetek leckéje: teljes értékű partnerként kell részt venni minden egyeztetési szinten.

Második napirendként *Egyed Ferencné* tagozatvezető tartott beszámolót az elmúlt időszakban a tagozat ügyvivői testülete által végzett munkáról. A kérdésekre adott válaszokkal és a kiegészítéssel együtt a beszámolót a küldöttek egyhangúlag elfogadták.

Jelentős eredménynek lehet tekinteni azt az aláírásgyűjtési akciót, amelynek köszönhetően visszavonták a raktári dolgozókat sújtó felelősségvállalási kormányrendeletet. Ugyancsak eredményesek a bérfejlesztési, a szakági gazdálkodással kapcsolatos tárgyalások. Külön is kiemelte a beszámoló, hogy az új bérrendszer bevezetésére irányuló előkészítést időben, a lehető legszélesebb körben végzett viták tapasztalatainak figyelembevételével végezték. Ennek köszönhető az, hogy kellően megalapozott érvekkel végre elérhetővé vált az anyaggazdálkodási szakszolgálatnál dolgozók évtizedek óta hasztalan sérelmezett, méltánytalanul alacsony szintű béreinek rendezése.

Tiszteletre méltó az az erőfeszítés, amelyet a kollektív szerződéssel kapcsolatos viták során tanúsított a tagozat.

A tanácskozáson *dr. Péter Mihály* alelnök tájékoztatást tartott a részmunkaidő alkalmazásával, a 13. havi fizetéssel, a privatizációval kapcsolatos szakszervezeti műhelymunkáról, a teendőkről.

A tagozat szervezési és működési szabályzata módosításának elfogadása után került sor *Rubik László* szakértő előterjesztésében az ügyvivői testület megújítására.

Elsőként az osztályvezetőnek kinevezett *Egyed Ferencné* tagozatvezető felmentését fogadta el eddig végzett munkájának elismerésével a küldöttgyűlés. Az igazgatósági küldöttcsoportok döntöttek az igazgatósági ügyvivők személyéről. Ügyvivők: lettek: *Bánszegi József*, debreceni igazgatóság; *Gál Istvánné*, pécsi igazgatóság; *Herbszt Mihályné*, budapesti igazgatóság; *Kovács Jánosné*, záhonyi üzemigazgatóság; *Köllner József*, MÁV Faipari Üzem; *Méri Lajosné*, miskolci igazgatóság; *Őszi Lukács János*, anyagellátási igazgatóság; *Tömő Imre*, szombathelyi igazgatóság; *Virágné Török Auguszta* szegedi igazgatóság. (Az ügyvivői testületbe a vezérigazgatósági tagság később delegálja képviselőjét.)

Az ügyvivők saját soraikból választották meg a debreceni igazgatóság ügyvivőjét, *Bánszegi Józsefet.* Helyettesének a budapesti székhelyű, anyagellátási és külkereskedelmi igazgatóság ügyvivője kapott megbízást.

B. J.

150 éve született

Emlékezés Feketeházy Jánosra

Még a vasút és a hidak szerelmesei közül is kevesen tudják, hogy *Feketeházy János* volt az első nagy vasszerkezet- és hídtervező mérnökünk. A ma Szlovákiában, Nyitra megyében található Vágsellyén 150 éve, 1842. május 16-án, a tanító kilenc gyermeke közül másodikként született. A jófejű fiú Nagyszombaton és Nyitrán végezte középiskoláit, majd két évig a bécsi műegyetem matematikai fakultásán tanult. Mérnöki oklevelét Svájcban, a zürichi műegyetemen szerezte meg, 1866-ban.

Első állása Bécsben, a Cs. Kir. Szab. Osztrák Államvasúttársaságnál volt, ahol több kisebb vasúti híd tervezése mellett a Bécs-stadlaui híd és a Boszporusz-csatorna hídjának tervezésében vett részt. *Magyarországra a kiegyezés után tért haza, és mérnökgyakornok lett az akkoriban felállított Vasútépítészeti Igazgatóságon.* Alkotásait hiánytalanul felsorolni ma már lehetetlen, hiszen néhány év múlva hivatala beolvadt a MÁV-ba, így *Feketeházy* — immár vasúti szolgálatban — 1867 és 1892 között az új fa-, vas- és kőhidakat szinte egymaga tervezte, határtalan munkabírással. A MÁV nagy hídjai közül az ő munkája volt a déli összekötő Duna-híd (1877) és a szolnoki Tisza-híd (1889).

Közúti hídjai mindenesetre ismertebbek: egyik fő műve a régi szegedi közúti Tisza-híd, melyet nemzetközi tervpályázat nyomán, 23 pályamű közül éppen *Feketeházyét* kiválasztva építettek. Érdekesség, hogy nem saját, hanem a világhírű *Eiffel-cég* neve alatt nyújtotta be a tervet. Ennek azonban az volt az oka, hogy csak vállalatok pályázhattak, amelyek meg is tudták építeni a hidat! *Így Eiffelék 1883-ban Feketeházy pályanyertes művét építették meg Szegeden* — sokan és sokáig ezért abban a tévhitben voltak, hogy a terv is *Eiffeltől* származik. Ez a tévhit még a szakirodalomba is bekerült. *Feketeházy* hihetetlen szerénysége is közrejátszott abban, hogy a téveszmék kialakulhattak: menekült minden hivatalos elismerés és ünneplés elől; amikor arról hallott, hogy a szegedi hidat *Eiffel* tervének tartják, ritkán tiltakozott.

Távol maradt a *Ferenc József híd* — ma Szabadság híd — ünnepélyes megnyitójáról is, holott 60 értékes pályamű közül választotta ki az európai hírű tudósokból álló zsűri az ő tervét a múlt század kilencvenes éveinek elején! *A hidat 1896 őszén adták át a forgalomnak:* építése idején az úgynevezett csuklós gerendahidak közül a legnagyobb volt Közép-Európában! (Középső nyílása 175 méter, összhossza 331 méter.)

Feketeházy nevét már korábban is ismertté tették a könnyen szétszedhető és állványzat nélkül összerakható hadihídjai, új rendszerű vasúti fordítókorongjai. Több nyugat-európai ország fogadta el ezeket a terveket, és épített ilyen típusú fordítókorongokat. A vasút számára egyéb tervei, találmányai is voltak.

Ő tervezte az első hazai forgóhidat is, amelyet Fiumében építettek meg 1890-ben, és kétvágányú vasúti és egyben közúti közlekedésre szolgált. Hídjai közül ma már csak a Szabadság híd áll. A többiek egy részét a megnövekedett forgalmi igények miatt kicserélték vagy a háborús rombolásoknak lettek áldozatai, mint a híres szegedi közúti híd is.

Foglalkozott magasépítményi vasszerkezetekkel is. Az ő alkotása a Keleti pályaudvar, a Központi fűtőház, a Vámpalota (ma: Közgazdasági Egyetem) és az Operaház tetőszerkezetei. Ezek ma is állnak!

A millenniumi kiállításon számos művét bemutatták, úgy, hogy „elfelejtették" a tervező nevét feltüntetni rajta. Ekkor már nyugalomba vonult — orvosi tanácsra —, majd 1922-ben szülőfalujába költözött vissza, ahol 1927. október 31-én hunyt el, maradandó életművet hagyva maga után, mint a MÁV legjelentősebb hídtervező mérnöke.

Születésének 150. évfordulóján a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetségének Vasútmotívumgyűjtő Önálló Szakcsoportja postai emlékbélyegzőt készíttetett, melyet *a MÁV Hídépítési Főnökség támogatott anyagilag.* A bélyegző a magyar műszaki tudományok nagy alakjának arcképét ábrázolja.

(A Vasúti Lexikon pótkötete és *Faber Miklós* cikke — 1967 — nyomán.)

Parragh Péter

Senkit sem tettek az utcára

Megszűnik Budapest-Dunapart teherpályaudvar

Budapest-Dunapart, 1992. július 8. Zajtalan, élettelen állomás fogadja a látogatót. Hol van már a régi lüktetés? Emlék csupán, és hamarosan talán az is ködbe vész. Szándékunk, hogy néhány morzsát megőrizzünk a korvasút e jelentős teherpályaudvarának történetéből, életéből. Azért kerestük fel ízlésesen berendezett irodájában *Kiss Lajosné* állomásfőnök asszonyt, hogy az 1872-ben létesített szolgálati hely néhány időszerű kérdéséről tájékozódjunk.

— *Megkongatták felettünk a vészharangot* — mondotta. — Az okot megértjük, mégis fáj a búcsú. Hatévi ittlétem alatt pezsgett a munka, nem volt megállás. Örömmel és eredményesen dolgoztunk. Néhány hónapja még tele volt az állomás, most keresni kell a szállítási lehetőséget. Megszüntetnek bennünket, mert kell a terület a világkiállítás céljára.

Tavaly még 43-an dolgoztunk az állomáson, és olyan szállítópartnereink voltak, mint a Skála, a Húsipari Vállalat, a Vasedény Kereskedelmi Rt., az Albuplast V., a Volán, a Duna Tsz, az Export Csomagoló V., a Temaforg V.

— Az első félévben még ugyancsak itt szállíttatott nagy cégek közül az Egis Gyógyszerárugyár kocsiforgalmát Rákosra, az Agrimpexét Angyalföldre, az Állati Fehérjetakarmány Vállalatét pedig a Soroksári úti állomásra tereltük át június végén — folytatja Kiss Lajosné. — Ez utóbbi három vállalat havonta átlag egymillió forint kocsitárolási díjat fizetett! Július 1-jétől már csak az iparvágánnyal rendelkező Budapesti és Pest Megyei Gabona- és Malomipari V., ennek Erőtakarmány Gyára és a 13. sz. lisztraktár veszi igénybe szolgáltatásainkat.

— *Június végéig 21-en dolgoztunk itt, ma már csak heten vagyunk. Szerencsére a távozottak egyike sem maradt* ellátatlan. Köszönhető ez a természetes apadásnak és a jó szervezésnek. Mindenki az üzemi és egyéni érdekek gondos egyeztetésével került megfelelő munkakörbe a MÁV-on belül. A mostani helyzetre folyamasosan készültünk. A körültekintő forgalomszervezés eredményeként már tavaly júliustól szünetel az éjszakai forgalmi szolgálat, és idén áprilistól az egyszerűsített forgalmi szolgálatot vezettük be. Kényszerű, de ésszerű intézkedések voltak ezek — hangsúlyozta *Kiss Lajosné.* A dolgozók megértéssel fogadták és fegyelmezetten hajtották végre.

Az évek folyamán összetartó kollektíva alakult ki az állomáson. Tartalmas és hasznos együttműködés mutatkozott a szakvonal és a Vasutasok Szakszervezete között. Az szb-titkár *Kovan Jánosné* kereskedelmi hivatalnok volt, aki e hónap elejétől a Déli pályaudvaron dolgozik azonos szakmai beosztásban.

A beszélgetésnél jelen volt *Dobos Géza* forgalmi vonalbiztos is, aki az igazgatóság üzemviteli osztálya képviseletében kijelentette, hogy Kiss Lajosné szaktudását, vezetői hozzáértését és gyakorlatát a jövőben is hasznosítani kívánják. Azonnal intézkednek új beosztása ügyében, amikor a szolgálati hely megszűnésének pontos dátuma ismertté válik.

Horváth Károly

Siófoki változások

Kevés a fuvarozásra felkínált áru, mérséklődött a személyforgalom

Az idén is, miként az előző évben, késve indult a balatoni szezon. Sokáig várni kellett a turistát, s a pénzes nyaralót. Hírek szerint az árak nagyon elszaladtak. Különösen a szállodákban, de a magánvillákban, a nyaralókban is. Hol van már az a nyár, amikor közös szobába „terelték" a lengyelt, a csehet, a németet. Azóta az igények változtak. A pénzes turista külön szobát, apartmant kér. S ehhez méri igényeit. A vasúton is.

— Megfelel-e a vasút kínálata az utasoknak? — Erről kérdeztem Siófokon *Berta János* állomásfőnököt.

— A szép, új állomás, a fedett szigetperon, a hozzá vezető aluljáróval és a magyaros vendéglátás az utasellátónál, vélhetően megfelel az utasok igényeinek — válaszolta a főnök. — A felvételi épület klasszicista stílusa, a belső terek harmóniája, a barna színű poszterek a századelőt idézik. A személy-, a teher- s a kereskedelmi pályaudvar üzemeltetését kilencvenhat dolgozó végzi. Szélsőséges egybeesés, hogy a rendelkező szolgálattevők eltérő iskolai végzettséggel bírnak. Van közöttük műszaki egyetemet, főiskolát, tisztképzőt végzett, a negyedik váltótárs segédtiszt.

Időközben érkezik *Habi Ferencné* térfőnök, a vasutasszakszervezeti bizottság titkára, akitől megtudom, hogy taglétszámuk 101. Hozzájuk tartozik *Balatonszabadi, Balatonszabadi-Sóstó, Szántód-Kőröshegy, Széplak-Alsó* és *-Felső, Szárszó* és *Zamárdi* is. A szakszervezeti bizottság hét bizalmival kapcsolódik a tagsághoz. A vidéki állomásokkal — szándékaik ellenére — lazább a kapcsolat.

Kérdésünkre, hogy milyen az emberek hangulata, a közismert választ halljuk: — *Nagy a létbizonytalanság, a holnaptól való félelem.*

— Milyen a forgalom?

A főnök napi jelentő ívet mutat:

— Június 24—25-én feladás nem volt, a leadás két kocsi. Munkát kellett keresnünk. Az állomási tartalékkal kiszolgáljuk a kaposvári vonalat egészen Kapolyig. Mivel a kanizsai tolatós kétnaponként közlekedik, a hétfőn kilenc óra után érkezett kocsi legelőbb szerdán jutott el Kapolyra. Ezt a vasút nem engedheti meg magának.

Ma a Tüzép, a Füszért, a Gabona és Malomipari Vállalat gépkocsival fuvaroz. Meggyőződésünk, hogy az olajköltségek, a környezetkárosítás miatt és tarifapolitikai meggondolásokból mielőbb visszatérnek a vasúthoz.

— Milyen a személyforgalom?

— Az első öt hónapban eladtunk közel száznegyvenezer menetjegyet. A bevétel meghaladta a tízmillió forintot.

A nyári menetrend életbe lépése óta nosztalgiavonat közlekedik Siófoktól Keszthelyig, onnan pedig Balatonfüredig. Aki körutazásra vállalkozik, az Füredről a Kelén hajómatuzsálemmel térhet vissza Siófokra.

Sz. B.

Vasúton a világ körül

(Dr. Udvarhelyi Dénes könyvéről)

Jó évtizede sugározta a televízió *a világ nagy vasútjai* című nagyszerű sorozatot. Meglehet ez a lebilincselően izgalmas és érdekes interkontinentális vállalkozás ihlette meg *dr. Udvarhelyi Dénest*, aki az idén a Műszaki Könyvkiadó gondozásában adta ki a *Vasúton a világ körül* című könyvét. A maga módján a szerző legalább akkora feladatra vállalkozott, amikor a Föld összes kontinensére kiterjedő tablót vázolt fel, mint A világ nagy vasútjainak filmes alkotói. Mert leírni valamit alighanem sokkal nehezebb, mint kamerával láttatni. *Arról már nem is beszélve, nem valószínű, hogy Udvarhelyi doktor személyesen utazhatott volna végig a világ leghíresebb vasútvonalain.* Vélhetően — legalábbis a könyv megírásának módszertana, az idézett útleírások arra engednek következtetni, — a szakember legfeljebb Európát járhatta be.

Talán nem hat tiszteletlenségnek, hogy mielőtt még a könyv vitathatatlan erényeit vennénk szemügyre, a fent említettek szerint éppen az egyéni látásmódot, a személyiség varázsát kérjük számon a szerzőn. Szerencsésebb lett volna, ha a valóban tartalmas, Magyarországon (azaz hogy magyarul) minden valószínűség szerint először olvasható tény- és statisztikai információhalmaz lényegéből adódó szárazságát saját benyomásainak leírásával (feltéve persze, ha voltak ilyenek) oldja, színesíti *Udvarhelyi Dénes.* Tudjuk persze, hogy manapság egy magyar vasúti szakember világ körüli útját aligha finanszírozná a MÁV. Meggyőződésem, hogy a könyvben gyakorta idézett *Hopp Ferencnek*, a hírneves Ázsia-kutatónak, vagy *Dobiecki Sándor* vasúti mérnöknek összehasonlíthatatlanul könnyebb volt a világban kalandozniuk.

Egyébként (és ez korántsem véletlen) számomra azok voltak a könyv legérdekesebb fejezetei, amelyekbe éppen az ő szemükkel láttatja a szerző a világ leghosszabb vasútvonalát, az európai kontinens és Ázsia összeköttetését 7021 km hosszúságban lehetővé tevő transzszibériai vasútvonalat, vagy például az Amerikai Egyesült Államokat átszelő, kétezer méter magasba is felkapaszkodó Central Pacific Railway-t, azaz a Közép Pacific Vasutat.

Udvarhelyi doktor könyvének első negyede Magyarország vasúthálózatának kialakulásáról ad minden korábbi munkánál alaposabb és átfogóbb képet.

Érzésem szerint azonban ott válik igazán élvezetes olvasmánnyá (egyúttal a vasúti szakemberek számára is rengeteg új információban bővelkedővé), ahol a szerző „elhagyja" a magyar vonalakat. Jelentőségéhez mérten külön fejezetet szentel Nagy-Britannia, elsősorban Anglia vasúthálózatának. Mielőtt még a kontinentális vasutakat (Ázsia, Afrika, Amerika, Ausztrália) tárgyalná a világ leghíresebb hegyi vasútjait mutatja be. Akik látták annak idején a tévében a recenzióban már emlegetett sorozatot bizonnyal emlékeznek azokra a lélegzetelállító mutatványokra, amit például a Bolíviában, Collahnasi és Ascotani között 4820 (!) méter magasságban közlekedő vonat művel. A könyv adatai szerint — igaz, a Himalájában közlekedő vasutakról részletesen nem ír *dr. Udvarhelyi* — ez a világon a legmagasabbra felkapaszkodó vasút. Tegyük hozzá, hogy ezek a hegyi vasutak „rettenetes emberáldozatba kerültek a megfelelő egészségügyi ellátottság teljes hiánya és a kezdetleges technikai felkészültség következtében. Az Oroya-vasút (4352 méter) magasságban közlekedik a tenger szintje fölött (építése során mintegy 7000-en haltak meg".

Soha nem gondoltam volna, hogy nekünk is van hegyi vasutunk. Nos, a budai szabadsághegyi fogaskerekű vasút annak tekinthető. E sorok írójához hasonlóan nyilván kevesen tudják azt is, hogy a mi fogaskerekűnk Európában harmadikként készült el 1873-ban, *S. Cathry* svájci mérnök tervei szerint.

K. Gy.

Tolvajok, vigyázzatok!

A vasút veszélyes üzem. Ez él a köztudatban és ez valóban megfelel a valóságnak. Változó világunkban veszélyes hellyé vált közbiztonsági és vagyonvédelmi szempontból egyaránt. A személypályaudvarokon húzza meg magát az alvilág, a tehervagonok szabad ég alatti tárolása szinte magához csábítja a tolvajokat és a rablókat.

Jól ismerték ezt fel a Belügyminisztérium és a Magyar Államvasutak illetékesei. Ezért döntöttek úgy, hogy ismét létrehozzák a hajdani vasúti rendőrőrsöket. Vas megyében az elsőt szeptember elején szeretnék megalakítani. A Szombathelyen létrehozandó őrsnek a tervek szerint 18 rendőre lesz, amelyből hét a megye második legnagyobb vasúti csomópontján, Celldömölkön teljesít majd szolgálatot.

Az állományba számos olyan rendőr kerül majd, akit jelentős vasúti ismeretekkel rendelkezik, hiszen a MÁV-tól mentek át a fegyveres testületbe.

Jelenleg folynak az előkészítő, szervező munkálatok. Amennyiben a szükséges anyagi hátteret sikerül megteremteni, úgy szeptember elejétől Celldömölkön és Szombathelyen, de egész Vas megyében nehezebb dolga lesz a vagonfosztogatóknak, a garázda és lumpen elemeknek a vasútállomásokon és a sinek mentén.

Sz. J.

Huszonkét vasutas sportoló a magyar olimpiai csapatban

Még egy nap és spanyol földön, a katalán főváros, Barcelona stadionjában fellobban az olimpiai láng. Július 25-én, szombaton a világ minden tájáról odasereglett sportolók színpompás felvonulásával, majd az azt követő ünnepélyes megnyitóval kezdetét veszi a nyári olimpiai játékok küzdelemsorozata. A világ legjobb sportolói több mint két héten keresztül kemény küzdelmekben mérik majd össze tudásukat.

A Magyar Olimpiai Bizottság döntése értelmében, a szakszövetségek javaslatai alapján határozott arról, hogy kik képviseljék a Magyar Köztársaságot Barcelonában, a XXV. Nyári Olimpiai Játékokon. *A döntés értelmében 23 sportág 166 versenyszámában 235, köztük 22 vasutas sportoló kapott bizalmat.*

A legtöbben, szám szerint 14-en, a legnagyobb és legeredményesebb vasutasegyesületből, a BVSC-ből kerültek be az olimpiai csapatba. A BVSC-n kívül a Nyíregyházi VSC 3, a Szombathelyi Haladás 2, a Szolnoki MÁV MTE, a Győri MÁVDAC és a Testvériség 1-1 versenyzővel képviselteti magát.

Hogy kik azok, akik bizalmat kaptak?

Kezdjük a sort az atlétákkal: *Gécsek Tibor* és *Horváth Attila* (Szombathelyi Haladás), *Borka György* és *Szücs Csaba* (BVSC), *Ficsor József* (Nyíregyházi VSC), *Szekeres Judit* (Szolnoki MÁV MTE), *Zsigmond Kinga* (Testvériség).

Birkózásban a szabadfogású *Óváry László, Dvorák László* és *Gombos Zsolt* (mindhárom BVSC) lép majd szőnyegre.

Úszásban *Szabó Tünde* (Nyíregyházi VSC), *Csépe Gabriella* és *Szilágyi Zoltán* (mindkettő BVSC) indul.

Vízilabdában *Péter Imre* és *Varga Zsolt* (mindkettő BVSC) tagja a válogatottnak.

Műugrásban három BVSC-s hölgy, *Cserba Brigitta, Nagy Ibolya* és *Gerlach Ágnes* mutatkozik be.

Vívásban *Érsek Zsolt* tőrvívó és *Hegedüs Ferenc* párbajtőrező küzd majd a pástonon. (Mindkettő BVSC.)

Kerékpárban *Izsák Éva* (Győri MÁVDAC) indul.

Tollaslabdában pedig *Harsági Andrea* kapott helyet a sportág válogatottjában. **(vf)**

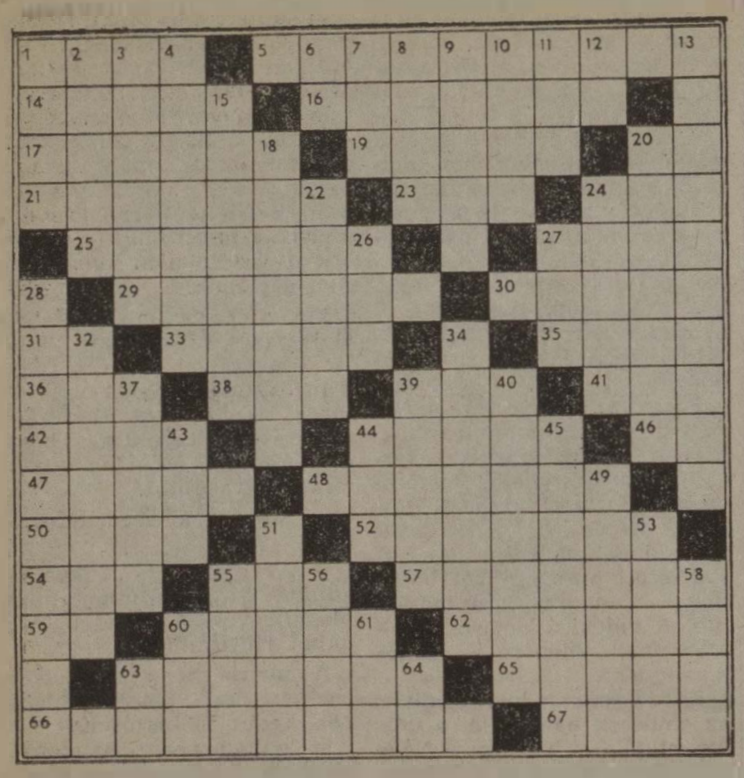
Gépészeti találkozó

A szombathelyi vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága hagyományteremtő rendezvény megszervezését vállalta. A július 11-12-én tartott országos gépészeti találkozón mintegy 210 vasutas és hozzátartozója sportolt és szórakozott. A programban szerepelt teniszezés, céllövészet, kispályás labdarúgás, valamint kirándulás. A gyermekversenyeken ötvenen vettek részt.

A 10 csapat részvételével rendezett kispályás labdarúgásban a kupát a szombathelyi járműjavító csapata nyerte, a záhonyi vontatási főnökség csapata előtt.

A nap hangulatos bankettel zárult. Másnap közös kirándulás és köszegi városnézés volt a program. A jövő évi találkozó megszervezésére a nagykanizsai, a ferencvárosi és a záhonyi vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága jelentkezett. A rendezés jogát később döntik el.

Hol van a világ köldöke?



Vízszintes: 1. Jupiter felesége, az ég istennője. 5. Ez a légy rokon a moszkitóval. 14. Bolt. 16. Enyhe fertőző betegség. 17. Nótaénekes (János) (ék. hiány). 19. Olasz úrnő, asszony. 20. Bimbó szélei. 21. Labdajáték névelővel. 23. Hajó része. 24. Az egyik oldal. 25. Betűpótlással orosz város a Volga mellett. 27. Merre? 29. Trójába. 30. Hónap, németül. 31. Arzén vegyjele. 33. Lourdesi, fonetikusan. 35. ... plaszt, hőre keményedő műanyag. 36. Verskellék. 38. Svéd, japán, osztrák autójelzés. 39. H. A. O. 41. Idegen béke. 42. A háború istene a görög mitológiában. 44. Egy földrajzi név. A kecsuán indiánok szerint itt van a világ köldöke. 46. Halom azonos betűi. 47. Az összes ütés a tarokkban. 48. Állít, bizonyít. 50. Him juh, névelővel. 52. Talajt egyenget. 54. Nitrogén, kálium és foszfor vegyjele. 55. ... tum, egyezmény, szerződés. 57. Mexikói festő, személynevének kezdőbetűjével. 59. Knock out. 60. A Kis-Szunda-szigetek tagja. 62. A rajnai palahegység része. 63. Aszfalt. 65. Végek nélkül kisoroz. 66. Sebet kiéget. 67. Etrus ..., az ókori Etruria lakói.

Függőleges: 1. A legkisebb Nagy-Szunda-sziget. 2. Vissza: japán kikötőváros. 3. Mózes negyedik könyve. 4. ... Maximilian Karl Lamoral (1812—1895) Ferenc József ír származású számtalan segédje. 6. Forr a közepén. 7. Legyen kövér. 8. Német tengeralattjáró. 9. Bangkok mellett ömlik a Sziámi-öbölbe. 10. Ront ikerszava. 11. Álarc nagyobbik része. 12. A kalcium vegyjele. 13. Szigetelőanyagok. 15. ... Polllo, Gajus (i. e. 76—i. u. 5) római államférfi és író. 18. Csak egy betű hiányzik a bocihoz. 20. Bajorország latin neve. 22. S-sel az elején a függ. 1.-ben is szó esik róla. 24. Birtok, haszon (latin). 26. A rubidium és a jód vegyjele. 27. Víziállat. 28. A keleti Alpok egyik része. 32. Tikkasztó szél Olaszországban. 34. Kék ékkő és díszítőkő. 37. Görög sziget. 39. Magorral együtt emlegetjük. 40. ... Gábor, rádió műsorvezető. 43. Vízinövény. 44. A cabriolet rövidítése (egyfogatú bérkocsi). 45. A görög mondában Kalydon királya. 49. Fejér megyei község. 51. Belga város. 53. Bácskai ... István. 55. Sütemény. 56. Finn-ugor nép. 58. Vissza: Nógrád megyei helység. 60. Ismeretterjesztő társulat. 61. ... ina, gyanta. 63. Bánat. 64. Kanáldarab!

Beküldendő: Annak az országnak a neve, amelyben a vízszintes 44. alatti található.

Beküldési határidő: augusztus 14.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Mexikó.

Könyvutalványt nyertek:

Andrédesz Lajosné, Budapest, Dugonics u. 24. 1043; özv. Házi Józsefné, Budapest, Nógrádkövesd u. 9. 1171; Cser Józsefné, Berhida, Vasút u. 41. 8181; Bonaföldi Zoltán, Kazincbarcika, Tavasz u. 21. 3700; Nagy Imre, Budapest, Damjanich u. 34. 1071.

Énekkari találkozó Szolnokon

A szolnoki járműjavító művelődési házában július 4-én rendezték a VI. országos vasutas énekkari találkozót. *Pallos György*, a vasutas-szakszervezet alelnöke köszöntötte a résztvevőket és nyitotta meg a rangos eseményt.

— Először 1978-ban rendeztek Szolnokon vasutas énekkari találkozót. A kórusénekelés szeretete és ápolása már hagyomány a városban, ezért is ad otthont a hatodik alkalommal ennek a találkozónak — emelte ki *Pallos György* majd hozzátette, hogy kevés szakmai ágazat büszkélkedhet olyan kulturális hagyományokkal mint a vasutasok. Az amatőr kórusmozgalom, vagy ahogy akkoriban mondták, a dalárdák megalakulása a XIX. század közepére nyúlik vissza. A kórusénekelés országszerte az 1870-es években indult virágzásnak.

A házigazda MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem férfikórusának megalakulása is erre az időre tehető.

Jelenleg az országban tíz vasutasénekkar működik, amelyből hét ma is rendszeresen szerepel közönség előtt. A legutóbbi találkozó óta három év telt el. A legtöbb kórusnál sikerült utánpótlást találni. Az elmúlt években sajnos megszűnt a debreceni Egyetértés kórus. Új kórusok alakulása nem várható. A meglévőket ezért is kell igazán becsülni, ápolni a hagyományokat.

A kórusok színvonalas bemutatkozása után a zsűri javaslata alapján a résztvevők elismerő oklevelet és ajándéktárgyakat kaptak.

Gyors- és gépíró szakmai tábor Mechwart-szakközépiskolában

Július 5—12-e között a Magyar Gyorsírók és Gépírók Országos Szövetségének MÁV Vezérigazgatóságon működő Radnai Béla helyi csoportja szakmai tábort rendezett több mint félszáz résztvevővel a Mechwart András Szakközépiskolában.

A résztvevők szaktanári vezetéssel gyakorló órákon vettek részt, amelyeken többek között ismertették a legújabb helyesírási szabályokat is. A tábor záróversenyét július 11-én tartották.

Gépírásban 15 perces sebességi és 10 perces hibátlansági versenyen mérték össze tudásukat a résztvevők. (Sebességi gépírásban 3 ezrelék hibahatáron belül kell dolgozniuk a versenyzőknek, hibánként 100 leütés kerül levonásra. A hibátlansági versenyben a hibahatár 1 ezrelék, s egy hibáért 500 leütést vonnak le. Mindkettőben a nettó leütésszám alapján állapítják meg a helyezéseket.)

Az ünnepélyes eredményhirdetésen — amelyen megjelent Papp Pál, a VSz elnöke is — a helyezettek és a sikeres dolgozatot beadók tárgyjutalmat és oklevelet vehettek át. (A vasutas-szakszervezet anyagilag is támogatta a tábor rendzését.)

A versenyen részt vevő vasutas dolgozók közül *Kósa Antal* (MÁV Vezérigazgatóság) a 220 szótagos gyorsírásban a második helyet szerezte meg, a javítószerkezet nélküli írógépek (ide tartoznak a mechanikus, valamint a javítószerkezettel nem rendelkező elektromos gépek) kategóriájában pedig mind a hibátlansági, mind a sebességi versenyen az első helyen végzett. Ugyanebben a kategóriában *Szabó Árpádné*, a Magyar Vasutas ügyintézője a harmadik helyet szerezte meg.

—al—

Vendégek a járműjavítóban

Az MSZOSZ szervezésében június 30-án Szombathelyen járt az Európai Szakszervezeti Szövetség klagenfurti székhelyű szakszervezeti szemináriumának 35 tagú küldöttsége.

Az angolokból és németekből álló csoport elsőnek a szombathelyi járműjavítót kereste fel. Ott *Horváth Lajos* főmérnök és *dr. Márkus Imre* szb-titkár tájékoztatta a vendégeket az üzem privatizációs elképzeléseiről.

Délután a szombathelyi megyei művelődési és ifjúsági központban többórás eszmecserét folytattak Vas megye és a megyeszékhely, Szombathely város szakszervezeti vezetőivel és tisztségviselőivel.

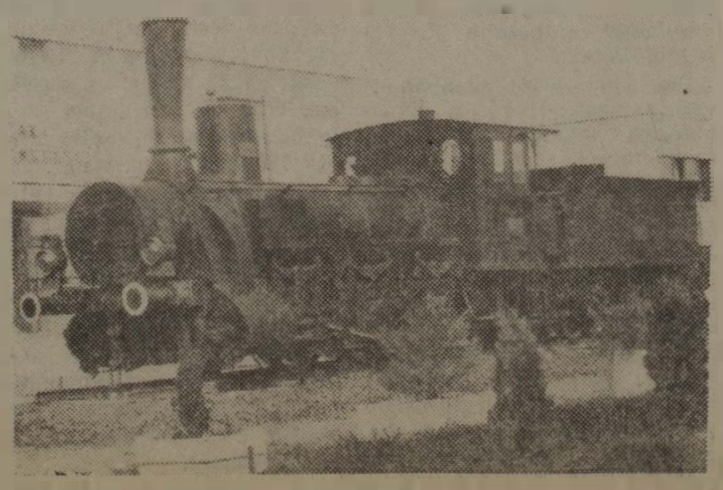
Sz. J.

SZÁZÉVES GŐZMOZDONY

A múlt század végére a magyar mozdonygyártás Európa élvonalába tartozott. Ebben döntő szerepet játszott *Kordina Zsigmond* (1848—1894), a MÁV Gépgyár mozdonyszerkesztési irodájának vezetője. Többek között az ő tervei alapján született 1882-ben a III. e. osztályú, később 326 sorozatú, szerkocsis, tehervonati mozdony, amelyet előbb rövid, majd hosszú, úgynevezett amerikai füstszekrénnyel gyártottak. A mozdony tömege szolgálatkész állapotban — szerkocsi nélkül — 39,6 tonna, vonóereje 62 132 N, engedélyezett legnagyobb sebessége 45 km/óra volt.

A második világháborút követő mozdonyinség az aggkorukat élő 326-osokat is pályára szólította. Az utolsó példányok egészen a hetvenes évek közepéig láttak el állomási tolatószolgálatot, mint a Békéscsabán kiállított 423. gyártási számú, 326 274-es „nevet" viselő, 1892-ben gyártott mozdonymatuzsálem is.

T. Z.



Nyugdíjasok megemlékezése

Ünnepség keretében emlékezett meg a 42. vasutasnapról július 9-én a VSz Országos Nyugdíjas Tagozata is, amelyen megjelent dr. Kneiszl Piroska, a MÁV Nyugdíj Igazgatóság vezetője is.

Felcky Pál elnök megnyitója után Kukovicza Árpád titkár számolt be az előző vasutasnap óta végzett munkáról, a nyugdíjasok érdekében tett erőfeszítésekről, az Országos Nyugdíjas Kamarában kifejtett tevékenységről. Ezután átadta a legeredményesebb munkát végzett nyugdíjas aktivistáknak a kitüntetéseket, okleveleket és tárgyjutalmakat.

Lakáscsere

Elcserélném szombathelyi 2 szoba, hallos, összkomfortos, IV. emeleti, liftes, vállalati bérlakásomat budapesti lakásra, MAV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 15-53-067, vagy a 17-66-309-es telefonszámokon, egész nap.

Eladó Százhalombattán 2 szobás, 52 négyzetméteres, telhermentes, VIII. emeleti lakás, áron alul. Érdeklődni lehet a helyi IBUSZ-irodában.

Elcserélném 62 négyzetméteres, 1 külön bejáratú és 2 egymásba nyíló szobas, gázfűtéses telefonos, félemeleti MÁV-lakásomat hasonló fokozatú, 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: a 127-3963-as vagy a 164-2536-os telefonszámokon.

Elcserélném Gacsály községben (debreceni ig.) 60 négyzetméteres, előkertes, melléképület, pince, padlás, teljesen különálló szolgálati lakásom pesti vagy Pest környéki másfél szobás lakótelepi lakásra. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: az 56-32, 55-67-es üzemi telefonszámokon Farkas Józsefnél.

Elcserélném Kőbánya-felső állomásnál 34 négyzetméteres szobakonyhás, komfortosított, gázfűtéses, önkormányzati, udvari lakásomat másfél szobás lakásra, MAV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 64-56-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest XIII., Hajdu u. 9. II.14. 58 négyzetméteres, 1 + 2 félszobás, étkezős, parabolaantennás, tanácsi lakásomat másfél szobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: a 35-09-es üzemi vagy a 132-0660, 597-es melléken városi telefonszámon Csizmadiánénál.

Elcserélném 60 négyzetméteres, 2 szobás, étkezős, cserépkályhás, földszinti, udvari, MAV-lakásomat egy másfél szobás, komfortos, tanácsi, külön bejáratu szobákkal, vagy kettő 20—25 négyzetméter körüli tanácsi lakásra (Zugló elonyben). Érdeklődni lehet a 252-8333 69-es, 71-es melléken a délelőtti órákban.

Elcserélném Sopron közelében levő, jövőj másfél szobás, kertes, MAV-lakásomat hasonló budapesti vagy Pest környéki lakásra, MAV-dolgozóval. Érdeklődni lehet személyesen vagy levélben: Lovas Ferenc, Lövő 31., örház.

Elcserélném 62 négyzetméteres, 2,5 szobás, mellékhelyiséges (nagy kertes, gyümölcsös, garázs, baromfiudvar), telefonos MAV-lakásomat kisebb, 1,5 vagy 1 szobás tanácsi lakásra. MAV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 147-8839-es telefonszámon 18 óra után.

Elcserélném szentesi 65 négyzetméteres, első emeleti, 1 + 2 félszobás, MÁV szolgálati lakásomat kecskeméti vagy kiskunfélegyházi MÁV szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: a 71-03-as üzemi telefonszámon egész nap.

Elcserélném Budapest káposztásmegyeri tanácsi, 36 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos, földszinti lakásomat kecskeméti vagy budapesti hasonló lakásra, lehet MAV-lakás is. Érdeklődni lehet: Tóth István, Budapest, Galopp u. 7. 1046.

Elcserélném budaörsi MÁV-állomáson levő 67 négyzetméteres, 2 szobás, komfortos, első emeleti, kertes lakásomat bármilyen budapesti 1 szobás, komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: a 252-3303-ös telefonszámon.

Elcserélném Istvántelki megállónál levő 60 négyzetméteres, komfortos, gázkonvektoros, 1 + 2 félszobás, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb, nem szolgálati lakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: a 271-3535-ös telefonszámon egész nap.

Elcserélném a XX. kerületben levő, 72 négyzetméteres, 2,5 szobás, ebédlős, összkomfortos, tanácsi lakásomat hasonló nagyságúra. Káposztásmegyer előnyben. Érdeklődni lehet: Muhari, XX., Ujtelep u. 4. IV. 12.

Elcserélnénk tanácsi egyszobás és 60 négyzetméteres vasúti egyszobás, komfortos bérlakásainkat egy legalább kétszobás lakásra. — Érdeklődni lehet: a 65-96-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném budapesti lakásra békéscsabai 1 + 2 félszobás, telefonos, összkomfortos, 53 négyzetméterés öröklakásomat vagy eladnám 18 ezer Ft négyzetméteres áron. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01 66-07-es vagy a 143-1238-as telefonszámokon (Balkusné).

Elcserélném vagy eladnám VI. kerületi, 75 négyzetméteres, utcai, világos, földszinti, gázfűtéses öröklakásomat, amely üzletnek is alkalmas, 50 négyzetméteres, központi, táv- vagy gázfűtéses öröklakásra I—II. emeletig. (Kelenföld, Rákospalota előnyben.) Érdeklődni lehet: a 122-9872, 122-1891-tol 895-ig, portatelefonszámokon 7—17 óráig vagy személyesen: Csengery u. 33. fszt. 6. (Minárikné).

Elcserélném XV., Széchenyi utcai 1 + félszobás, összkomfortos, 55 négyzetméteres, magasföldszinti MÁV-bérlakásomat nagyobb MÁV-bélakásra vagy MÁV-bérlőkijelölésű tanácsi lakásra. (XV. kerület, Káposztásmegyer.) Érdeklődni lehet: munkanapokon a 22-14-es üzemi vagy a 114-0017-es városi telefonszámokon, illetve személyesen 17 óra után a Bp. XV., Széchenyi u. 4. fszt. 1. (Angyal Zoltán) címen.

Elcserélném budapesti, egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló győri lakásra. MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 169-7303-as városi telefonszámon.

Domborműavatás

A Baross Gábor MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben ünnepélyes külsőségek között avatták fel a névadó domborművét. Baráth Ferenc igazgató köszöntője után Katona András, a Közlekedési Múzeum főigazgatója mondott avatóbeszédet. A domborművet Rajkai Zsolt, a Közlekedési, Hírközlési, Vízügyi Minisztérium politikai államtitkára leplezte le.

Közlemény

A Budapesten vasúti-háziorvost választottak figyelmébe ajánljuk, hogy július 1-jétől folyamatosan hívható sürgősségi orvosi ügyeleti központ telefonszámai technikai okokból módosultak:

A postai telefonszám: 132-3936; a vasútüzemi 42-75.

A MÁV kórház (akár városin, akár üzemin) hívott telefonközpontja is tudja kapcsolni a kért számokat.

Halálozás

Későn kaptuk a szomorú hírt, hogy március 5-én, meghalt Bognár Károly, nyugalmazott vizsgáló főkalauz, lapunk több évtizedes hűséges tudósítója. Karcsi bácsi kiváló kolléga volt, csak a hivatásának élt. Nyugdíjba vonulása után is szorgalmasan küldte tudósításait, híreit lapunknak. Minden közérdekű eseményről beszámolt. Tapolcán — ahol élt — bekapcsolódott a település kulturális életébe, mindig mások, a közösség érdekében cselekedett.

Nyolcvanhét éves korában hagyott itt bennünket.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—5032. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. AUGUSZTUS 27.

Folytatódnak a tárgyalások

Részleges megállapodás a KSZ módosításáról

Ez év augusztus 13-án a munkáltató és az érdekképviseletek között részleges megállapodás született a MÁV kollektív szerződés módosításáról.

Milyen kérdésekre terjed ki a KSZ módosítása?

1. Meghatározza azokat az eseteket, amelyekben a munkáltató rendkívüli felmondás jogával élhet. A módosítás kidolgozásának célja, hogy ne legyen parttalan vita tárgya a rendkívüli felmondás joggyakorlása a munkáltató és a vasutasok között.

2. A második módosítás rögzíti azt, hogy a munkáltató a munkavállalóval szemben milyen hátrányos jogkövetkezményeket alkalmazhat, ha a dolgozó a munkaviszonyából eredő kötelezettségeket vétkesen megszegi. A cél az volt, hogy a munkavállaló kötelezettségszegése esetén a fokozatosság elvét is érvényesítve, először enyhébb joghátrány érje a munkavállalót és csak a végső esetben kerülhet sor a rendkívüli felmondásra.

3. A harmadik módosítás azokat az értékhatárokat határozza meg, amelyen belül a munkáltatót a munkavállaló közvetlenül (bírói út igénybevétele nélkül) kártérítésre kötelezheti.

A törvény értelmében a fő szabály, hogy a munkáltató a dolgozóval szembeni kárigényét bírói úton kell, hogy érvényesítse, ehhez képest csak kivételes lehet a közvetlen módon való kártérítés.

4. A MÁV kollektív szerződés mellékleteként hamarosan megjelennek azok az eljárási szabályok, amelyek keretében a munkáltató a dolgozóval szemben hátrányos jogkövetkezményeket és kártérítést határozatban érvényesíthet.

Az új Munka Törvénykönyve kapcsán a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére több kérdésben még folynak a tárgyalások a MÁV és az érdekképviseletek között. Az 1992. augusztus 25-i tárgyalási fordulón az alábbi módosítási javaslatcsomagra kerülhet fel a megnyugtató pont:

1. A munkaidő mértéke és beosztása, különös tekintettel a havi munkaidőkeretre, valamint a napi munkaidőre.

2. A munkaközi szünet munkaidőn belül történő biztosítása (új M. T. 122. §, kollektív szerződés 38. §-ának általános szabálya megváltozik).

3. A dolgozót megillető heti pihenőnapok új szabályai.

4. A kényszerszabadság díjazása, illetve a létszámleépítés, valamint munkahelymegőrzés összefüggései.

5. A változó munkahelyre alkalmazott dolgozó költségtérítése.

6. A vasút-egészségügyi dolgozók részére biztosított MÁV-kedvezmények rögzítése.

7. A végkielégítésből történő szabályozás jogellenességének megszüntetése.

8. A jubileumi jutalom második félévi rendezése.

A Vasutasok Szakszervezete május eleje óta — a tárgyalások megkezdésének kezdete — következetesen szorgalmazza a felsorolt kérdések rendezését és erre vonatkozó konkrét javaslatait már több esetben átadta a munkáltatónak. Szakszervezetünk számára mára már nyilvánvalóvá vált, hogy *a munkáltató tárgyaló delegációja halogató taktikát folytat.* A VSz elvárja a MÁV képviselőitől, hogy legalább olyan kompromisszumkészséget tanúsítsanak, mint amilyet az érdekképviseleti szervek tanúsítottak a kifejezetten a munkavállalói érdekeket nem megtestesítő egyéb szabályok kialakításánál, illetve módosításánál.

Vasutasok Szakszervezete

Aláírták a megállapodást

A MÁV 40 villamos motorvonatot vásárol a Ganz-Hunslettől

A MÁV a belföldi városközi forgalom javítására 40 négyrészes villamos motorvonatot rendelt a Ganz-Hunslet Rt.-től. A megállapodást, illetve a szállítási szerződést ünnepélyes külsőségek között, augusztus 3-án írták alá a Nyugati pályaudvar királyvárótermében. Az eseményen jelen volt Rajkai Zsolt, a Közlekedési, Hírközlési Minisztérium politikai államtitkára és Kálnoki Kis Sándor helyettes államtitkár. A VSz-t Papp Pál elnök képviselte.

Az előzményekhez tartozik, hogy a MÁV 1988—1990. között, az elővárosi forgalom korszerűsítése céljából 20 négyrészes motorvonatot vásárolt a Ganz-Hunslettől. Ezek a szerelvények Budapest—Szob között közlekednek és megnyerték mind az üzemeltető, mind az utasok tetszését.

Csárádi János, a MÁV vezérigazgatója az ünnepélyes aláíráson részt vevő meghívottak és a sajtó képviselőinek elmondta, hogy ezzel az üzemmel, pontosabban elődjével, régi tradicionális kapcsolata van a MÁV-nak. *A Ganz mindig megbízható partnernek számított.* Ezt bizonyítandó, megemlítette, hogy a Ganz-Hunslet tervező-fejlesztő csoportja a négyrészes motorvonatok konstrukcióját is a MÁV szakembereinek a bevonásával alakította ki.

A megállapodás szerint a gyár 1993. végére két prototípust készít. Ezekkel a MÁV 100 ezer kilométer próbaüzemet végez. A Ganz-Hunslet vezetőinek megítélése szerint a sériagyártást 1994 végén elkezdhetik, s 1996-ban, az Expóig leszállítják a 40 városközi villamos motorvonatot.

Milyen lesz az új motorvonat?

Az elővárosi motorvonatokhoz hasonlóan egy motorkocsiból, két mellékkocsiból és egy vezetőállásos kocsiból áll. A különbség viszont már legelőben fejezhető ki. Lesz benne fülke és termes rész. Az ülések kényelmesebbek, *a nagyobb komfortot pedig légkondicionáló és büfé szolgálja.*

A műszaki paramétereket illetően is többet tudnak. Jobb lesz a gyorsulás, az energia visszatáplálását biztosító berendezés 30 százalékos energiamegtakarítást tesz lehetővé. Azt a forgóvázat, amelyet az új motorvonatokba beépítenek, két éve fejlesztették ki és a DB müncheni kísérleti üzeme minősítette. *Az engedélyt 280 kilométerre adták meg.* Hazai viszonyok között azonban a pályák állapota jelenleg még a 160 kilométer/óra sebesség elérését sem mindenütt teszi lehetővé.

A MÁV és a Ganz-Hunslet számára egyaránt fontos üzletet a Postabank támogatásával kötötték meg. A tervek is elkészültek. A két prototípus egy év múlva várhatóan kigördül a gyár kapuján.

(vf)

Csökkenteni a bizonytalanságot

Alapítvány a munkavállalókért

„Segíteni a munkavállalóknak, akik nem általános pártpolitikai szöveget akarnak hallani... Csökkenteni a jogalkotas bakugrásaiból adódó bizonytalanságot" — hangzott el a Munkásképviselet Alapítvány közelmúltban tartott sajtótájékoztatóján. Az előbbit *Csintalan Sándor*, az MSZP érdek-képviseleti ügyvivője, az alapítvány kuratóriumának elnöke mondta, az utóbbit pedig *Kósáné Kovács Magda* szocialista parlamenti képviselő.

A Munkásképviselet Alapítvány még az első lépéseket teszi, de máris figyelmet erdemel. Tavaly áprilisban jegyezték be, 1 millió forinttal indult. Ám az alaptőke időközben 6 millió forintra nőtt a magánszemélyek és a különböző cégek befizetésének eredményeként. Az alapítvány nyitott, csatlakozhat hozzá bármely természetes és jogi személy, aki céljaival egyetért és azokat támogatni kívánja. (Cím: Munkásképviseleti Alapítvány, 1137 Budapest, Pannónia u. 40. Levélcím: 1553 Bp. 134.38. Telefon: 120-9259)

Milyen célok jegyében szerveződött, milyen feladatokat vállal az alapítvány? A törekvések aktuálisak és fontosak: a munkavállalás jogi szabályozásának és a munkanélküliség elemzése, tudományos, oktatási és kulturális programok menedzselése, képzési bázis kialakítása, az érdekvédelem nyilvánosságának javítása.

Ezek a szándékok valós igényekre épülnek, hiszen tapasztaljuk, hogy a munkavállalók meglehetősen védtelenek, nagy az információhiány. *Sorra jelennek meg a munka világát érintő parlamenti törvények és a különböző rendeletek, de szinte folyamatos a módosításuk is.* Nehéz követni a változásokat, emiatt állandósul a jogi bizonytalanság. Gondot jelent az is, hogy ezek a törvények nem könnyű olvasmányok, nemigen van pénzük az embereknek megvásárlásukra, a szolgáltatások megfizetésére.

Ezen kíván segíteni az alapítvány. Szakértői csoportjának tanácsaival, szolgáltatásaival, közérthető stílusban megírt kiadványsorozataival. Olyanokkal például, mint a most megjelent füzetek a Munka Törvénykönyvéről.

A hét füzetből álló sorozat első darabja a Munka Törvénykönyve általános bemutatására vállalkozik és beilleszti az új jogforrást a magyar jogrendbe. *A második és harmadik a kollektív munkavállalói jogszabályokat taglalja* (szakszervezetek, kollektív szerződések, üzemi tanácsok). A negyedik, ötödik, hatodik füzet a munkaviszonnyal kapcsolatos kerdésekről szól, a hetedik pedig a munkaügyi vitákat tárgyalja.

A kiváló szakértők írásaiból megtudhatjuk, mire kell ügyelni az egyéni és kollektív munkaszerződéseknél, mi a teendő, ha felmondanak, hogyan lehet érvényesíteni jogainkat végelszámolás esetén. *Támpontokat adnak ahhoz, mikor lehet és érdemes munkaügyi vitába bonyolódni*, de még ahhoz is kapunk ismereteket, hogy miként kell viselkedni konfliktusok esetén, vagy a munkaadóval folytatott tárgyalások idején.

— kárpáti —

Létszámleépítés minden áron?

A szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség közvetlenül a vezérigazgatóság irányítása alá tartozik. Hatóköre a fél Dunántúlra kiterjed. *Pörneczi Jenő* igazgatótól megtudtuk, hogy sem a végzett munka, sem a főnökség eredményessége nem volt hatással senkire.

Való igaz, csökkentek a MÁV-megrendelések, de volt és van is munkája az itt foglalkoztatott 170 dolgozónak. Ám a parancs, az parancs. Így az esztendő elejétől korengedményes nyugdíjazásokkal és egyéb módon már megváltak félszáz alkalmazottól és munkástól.

A fogyatkozó létszám, a csökkentett munkaidő ellenére május 27-ére átadták rendeltetésének Kapuvár állomás új Dominó—55 típusú biztosítóberendezési rendszerét. *Ez a GySEV részére készült bérmunka több mint 30 millió forintba került.* Fertőbozon pedig osztrák berendezések beépítésével kisállomási biztosítóberendezést helyeztek üzembe a vasutasnapon.

A főnökség dolgozóinak egy kis csoportja két hónapon keresztül, szintén bérmunkában, Táplánszentkereszt gázvezetékeinek a telepítésén dolgozott. Ezért hárommillió forintot utaltak át a számlájukra. A Balaton északi partján több fénysorompót biztonságosabb félsorompókkal egészítettek ki. Acsád és Bük között fénysorompót építenek. Megkezdték a szombathelyi vasútállomáson a szállításirányítási rendszer 15 millió forintba kerülő kábelhálózata telepítésének az előkészítését is.

sz. j. i.

Karcsúsít a MÁV

Hat helyett csak három igazgatóság

Két éve kezdődött és tavaly befejeződött „MÁV 2000" című tanulmányban is megfogalmazták a karcsúsítás, a létszámcsökkentés szükségességét. Ezt pedig — mint az élet is igazolja — átszervezések, szervezeti változtatások nélkül nem lehet megoldani. Azt is látni kell, hogy a MÁV vezetői bármilyen körültekintően, emberségesen járnak el, a hivatali beosztásokból sokan kikerülnek — ha vállalják — a külszolgálathoz. De még ez is jobb a munkanélküliségnél, különösen olyan emberek esetében, akik vasúti szakképzettségüket a polgári életben nem tudják kamatoztatni.

A MÁV jelenlegi létszáma 102 ezer. A feladatokhoz, a bevételt hozó áruszállítási teljesítményekhez képest ez még mindig sok. A vezetők véleménye szerint 80 ezer látszik optimálisnak. Ezt három év alatt, 1995-re kell elérni.

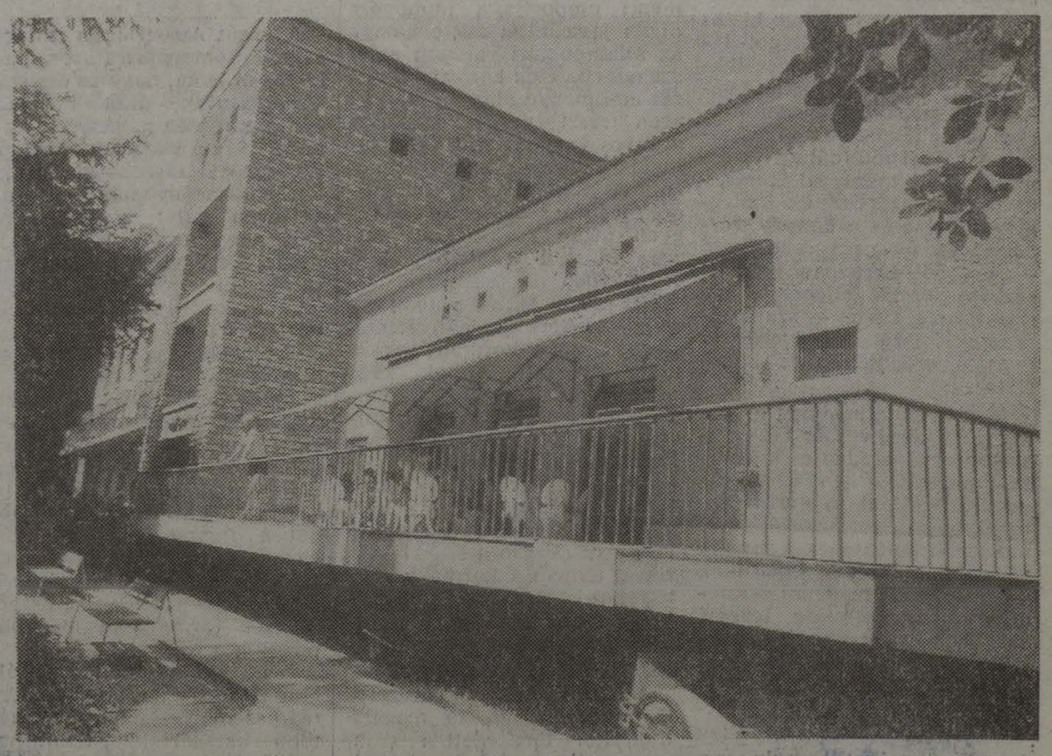
Ebben az esztendőben a létszámcsökkentésben a felgyorsult szervezeti változások játszják a főszerepet. Egyik nagyobb tömegeket érintő létszámcsökkentést eredményező terület a vasúti alaptevékenységekhez szorosan nem kapcsolódó üzemek, szolgálati helyek leválasztása. Ezek a következők: az építési szolgálat, a járműjavítás, az utasellátás, a faipar, a tervezés és hídépítés. Két egység a MÁV Tervező Intézet és a MÁV Faipari Üzem július 1-jétől kft.-vé alakult. A többi folyamatban van.

A vasútigazgatóságok is nagy változás előtt állnak. *A hatból ugyanis csak három marad.* A kialakult fuvarhelyzet egy dunántúli, egy keleti és egy budapesti központú létét igényli. Természetesen földrajzilag megnövekedett területtel. Az új elnevezés szerint üzletigazgatóságok lesznek. A dunántúli szervezet központja Pécs, a keletié Debrecen, a Budapest központú marad a fővárosban. *A miskolci, a szegedi és a szombathelyi igazgatóság üzletvezetőségként működik*, eddigiektől eltérő, erőteljes kereskedelmi tevékenységgel. Pontosabban fogalmazva az árufuvarozás, az értékesítés lesz a fő feladatuk. Náluk elsősorban a funkcionális feladatokat ellátók létszáma csökken majd, mintegy 300 személlyel.

A szervezeti változás a vasútigazgatóságoknál 1993. január 1-jétől lép életbe. Addig el kell végezni a belső átcsoportosításokat és beszélgetni kell a dolgozókkal. Ez mindenütt a helyi vezetők feladata.

A vezérigazgatóságon is történt változás, *dr. Bárány István*, a MÁVTRANSPED ügyvezető igazgatóját július 1-jétől a MÁV Vezérigazgatóság értékesítési igazgatójává nevezték ki. S ugyanettől az időponttól — a MÁV fejlesztési koncepciójával összhangban létrehozták a kereskedő vasút alapjait szolgáló árufuvarozási és személyfuvarozási főosztályt. Az előbbi élén továbbra is *Kovács Mihály* áll, az utóbbinak *Perger Imre* lett a vezetője.

— i — c



Az EBSE parádfürdői üdülője

(Tudósítás a 4. oldalon. Jurkievicz Tibor felv.)

MSZOSZ-elképzelés

A szakszervezetek közötti választásokról

A magyar Parlament 1991. júliusában elfogadta az 1991. évi XXVIII-as törvényt, amely többek között a szakszervezeti vagyonvita eldöntésére úgynevezett szakszervezetek közötti választás megtartását írja elő. Az Alkotmánybíróság 1992. áprilisában állást foglalt az 1991. évi XXVIII-as törvényről. Miközben annak legdurvább, alkotmánysértő rendelkezéseit hatályon kívül helyezte, a törvény egészét, így a szakszervezetek közötti választások kiírását ha nem is minősítette alkotmányosnak, de a rendszerváltásra való tekintettel egyszeri, kivételes alkalomként indokoltnak fogadta el. Felhívta a figyelmet arra, hogy a szakszervezeti vagyon célvagyon, amelyet csak szakszervezetek között lehet felosztani, hogy sorsába azoknak van beleszólása, akiknek a tagdíjából létrejött és valamennyi létező szakszervezet — nem csupán az országos szövetségek — között kell megosztani.

Az 1991. évi XXVIII-as törvény és az Alkotmánybíróság döntését követően az ezt módosító 1992. évi XLVII-es törvény sem mondja azonban meg, hogy pontosan mit is kell érteni szakszervezetek közötti választáson. Nem is igen tehetné, hisz vélhetően maguk a törvényalkotók is tisztában vannak azzal, hogy ez a kizárólag politikai célokat szolgáló úgynevezett „választás" sem a szakszervezetek valóságos szerepe, sem a jogállamban szokásos normák alapján nem definiálható.

Ha külföldön bárki azt hallja, hogy Magyarországon szakszervezeti választások lesznek, először arra gondol, ahogy az egy demokratikus szakszervezetben lenni szokott, az egyes szakszervezetek megválasztják bizalmiaikat, szakszervezetük helyi és végül kongresszusukon országos vezetőit. Még azt is értik, hogy most nem a szakszervezeteken belüli tisztségviselő-választásra kerül sor, hanem az immár plurális szakszervezeti modellben az egyes, egymással versengő szakszervezetek megmérettetésére, érdek-képviseleti felhatalmazottságuknak tagsági viszonytól függetlenül valamennyi munkavállaló által történő meghatározására.

Természetesen úgy gondolják, hogy ez a választás nem más, mint az üzemitanács-választás — amelyek létrehozását az új, július 1. óta hatályos Munka Törvénykönyve már Magyarországon is kötelezően előírja —, amely egymással versengő szakszervezetek léte esetén alkalmas az egyes szakszervezetek reprezentativitásának meghatározására is a munkahelyeken csakúgy mint ágazati-szakmai és országos szinten. Mindebből logikusan következően alkalmas lenne a rendszer- és szakszervezeti modellváltást követően a szakszervezeti vagyon megosztására is.

Azt persze már sem belföldön, sem külföldön nem tudja senki józan, értelmes érvekkel elmagyarázni, hogy ha az úgynevezett szakszervezetek közötti választás nem a szakszervezeteken belüli, de nem is az üzemitanács-választást jelenti, akkor mit takar?

Egyetlen egy dolog biztos csak az eddig napvilágot látott kormányzati tervezetekből, hogy valami olyasfajta választási szabályok meghatározása a cél, amelyek alkalmasak a valódi munkahelyi szervezetekkel, tagsággal rendelkező szakszervezetek meggyengítésére és a komoly szervezeti erővel nem rendelkező — s ebből fakadóan kemény szakszervezeti fellépésre, így sztrájkra képtelen — szakszervezetek látszólag kedvező választási eredményének biztosítására.

Igen sajnálatos, hogy e kormányzati törekvéshez két szakszervezet — a Liga és a Munkástanácsok — nem egyszerűen assziszt ál, de ő maga ösztönzi, hogy a választások mind messzebb kerüljenek a munka világától, inkább politikai, semmint érdekvédelmi stratégiák megmérettetése legyen. Teszik mindezt szervezeti érdekeik miatt, mivel tisztában vannak azzal, hogy immár lassan három évvel a rendszerváltás után képtelenek voltak jelentős tagságot, komoly szervezeti erőt és befolyást szerezni a munkavállalók között, s így a munkahelyeken nem számíthatnak komoly sikerre.

Az eddig megismert kormányzati, illetve Liga és Munkástanács elképzelések szerint valószínűsíthető, hogy augusztus végén olyan választási törvénytervezet kerül a parlament elé, amely kísértetiesen hasonlítani fog a pártok közötti országgyűlési képviselő-választásokra. A most formálódó javaslat lényege, hogy a választásokra ne a munkahelyeken, hanem kizárólag a lakóhelyi választókörzetben kerüljön sor, és azokon valamennyi magyar állampolgár szavazhasson, függetlenül attól, hogy munkavállaló-e vagy sem. Ez azt jelentené, hogy a választásra a munka világán kívül, a szakszervezetekkel ellenérdekeltségű és a szakszervezetek iránt teljesen közömbös állampolgárok bevonásával kerülne sor.

E szavazás eredményeként kerülne megosztásra nem pusztán a hajdani egyetlen országos szövetség, a volt SZOT vagyona, hanem a ma is létező és működő ágazati-szakmai szakszervezetek teljes vagyona is.

A kormány legújabb tervezetében — a Liga és a Munkástanácsok álláspontját magáévá téve — támogatja, hogy a választásokon csak az országos szakszervezeti konföderációk indulhassanak. Ez teljesen kizárná az egyes ágazati-szakmai szakszervezeteket abból, hogy maguk versenyezhessenek a saját vagyonukért. Így elképzelhető, hogy például miközben valamennyi bányász arra a szakszervezeti szövetségre szavaz, amelyhez a bányászszakszervezet tartozik a bányászszakszervezet vagyonának egy részét egy állampolgári szimpátiaszavazás alapján mégis kénytelen lenne átadni olyan országos szakszervezeti szövetségeknek, amelyeknek nem volt és nem is lesz bányász tagja.

Hogy ez jogi szempontból is képtelenség mindenki tudja, de úgy tűnik, hogy ez többeket, így a kormányt sem zavarja.

Hogy mennyire tág tere van a legképtelenebb javaslatoknak, azt jól jellemzi, hogy a kormányzó párt egyik parlamenti csoportja, a Monopoly olyan javaslattal állt elő, hogy az állampolgári alapon zajló szakszervezetek közötti választás eredménye alapján csak az azon részt vevők számával arányos vagyon kerüljön megosztásra a szakszervezetek között. A választástól távolmaradókra jutó szakszervezeti vagyon pedig kerüljön valamilyen közcélú alapítványba — lényegében államosításra.

Ezt persze tekinthetnénk egy szűk csoport magánvéleményenek, ha a kormánynak a szakszervezetekkel való kapcsolattartással megbízott politikai államtitkára nem biztosítaná immár sokadszor személyes támogatásáról a Monopoly csoport elképzelését. Ennek következménye, hogy a törvénytervezetben a választásokon nem csupán a szakszervezetek, hanem a kormány által létrehozott szociális alapítvány is indulhatna.

Mindettől eltérően mi az MSZOSZ álláspontja?

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége megalakulásától törekedett a szakszervezeti vagyonvita lezárására. 1990. évi kongresszusán deklarálta, hogy az egyes szervezetek igazolt taglétszáma alapján kész a vagyon megosztására. S bár az akkori álláspontja védhető és jogos volt — hisz amennyiben a szakszervezetek szétválnak, vagy újak jönnek létre, méltányos, ha a tagdíjakból közösen felhalmozott vagyont az egyes szervezetek taglétszáma alapján osztják fel —, folyamatosan törekedett az új, kis létszámú szakszervezetek szervezeti érdekeit is figyelembe vevő kompromisszumra.

Először javasolta, hogy ne az igazolt, hanem a bemondott, az egyes szervezetek önmagukról vallott létszáma alapján osszák meg a vagyont, majd elfogadta, hogy valamilyen szimpátiaválasztás és a taglétszám együttes figyelembevételével. De abban a pillanatban, amikor úgy tűnt, hogy van esély a megállapodásra, a Liga és a Munkástanácsok saját korábbi javaslataikat félredobva új, egyre elképesztőbb követelésekkel álltak elő, tudatosan kerülve, hogy végre egy megállapodás révén tiszta viszonyok jöjjenek létre.

Az MSZOSZ — bár az úgynevezett szakszervezetek közötti választást továbbra is értelmetlennek tartja — tudomásul vette az Alkotmánybíróság döntését és annak megfelelően 1992. nyarán olyan új javaslatot tett, amely kielégíti az új, kis létszámú szervezetek érdekeit is.

A javaslat lényege, hogy kerüljön sor egy országos, a szakszervezeti konföderációk közötti szimpátiaválasztásra, amelynek eredményeként megosztásra kerül a hajdani egységes konföderáció, a SZOT vagyona. Ezen a választáson szavazati joga a munkavállalóknak, a munkanélkülieknek és a nyugdíjasoknak legyen.

Az ágazati-szakmai szakszervezetek vagyonát pedig az üzemi tanácsi választásokon az egyes szakszervezetek jelöltjeire leadott szavazatok összesítése alapján osszák meg. A két választásra egyidőben, két helyszínen kerüljön sor. A munkavállalók a munkahelyen az üzemitanácsválasztáskor a szakszervezeti konföderáció között is választanak, a munkanélküliek és a nyugdíjasok pedig területileg szervezett szavazókörzetekben az országos listára adhatják le szavazataikat.

Ez a javaslat a teljes szakszervezeti vagyont választás útján osztja meg úgy, hogy a konföderációs vagyonért a konföderációk, az ágazati-szakmai szakszervezetek vagyonáért pedig az egyes munkahelyeken tevékenykedő szakszervezetek versenyezhetnek. Ez a megoldás jogszerű, hisz senkit nem zár ki, ugyanakkor értelmes, átlátható és végrehajtható. Több hónapos, meddő viták során kiderült: sem a kormány, sem a Liga és a Munkástanácsok nem akar megállapodást, nem érdekelt egy valóban lebonyolítható, értelmezhető választásban, amelynek eredményeként minden szinten kiderül az egyes szervezetek reprezentativitása és ténylegesen megosztásra kerülhet mind a volt SZOT-vagyon, mind az ágazati-szakmai szakszervezetek vagyona. Jóval inkább érdekük egy ködös, zavaros állampolgári választás, amelynek eredménye értelmezhetetlen, így a bizonytalan, kocsonyás helyzet meg hosszú ideig állandósítható.

Ezért döntött úgy az MSZOSZ, hogy a további formális egyeztetéseken mindaddig nem vesz részt, amíg a partnerek részéről nem tapasztal valódi tárgyalási és megegyezési készséget. Az MSZOSZ Ügyvivő Testülete egyúttal azt is kijelentette, hogy a választásokon — bármilyen képtelen szabályokkal írják is ki azokat — részt fog venni, és tagsága bizalmára, érdekvédelmi munkájára alapozva bízik a győzelemben.

A kormányzati elképzelések, de az úgynevezett „szakszervezeti vagyonvita" eddigi története is bizonyítja, hogy valójában nem a szakszervezeti vagyon szakszervezetek közötti tisztességes, átlátható megosztásáról van szó, hanem egy politikai küzdelemről.

E küzdelem lényege: sikerül-e Magyarországon meggyengíteni, szétverni a szakszervezeteket, vagyonvitákra, értelmetlen újabb és újabb választásokra kényszeríteni, a bizonytalan, zavaros helyzetet mindaddig fenntartani, amíg a ma még szervezett dolgozók is elfordulnak a szakszervezetektől. Ezt a célt szolgálja az a javaslat, hogy a vagyont részletekben, több háromévenként megtartott választás alapján osszák meg.

Amikor 1991 júliusában a Liga és a Munkástanácsok kezdeményezésére a parlament elfogadta a szakszervezetek ügyeiben való döntést hosszabb távon az országgyűlésre ruházó XXVIII-as törvényt, az MSZOSZ megmondta: lehet, hogy ez a törvény látszólag és elsősorban a ma létező ágazati-szakmai szakszervezetek, az MSZOSZ szétverését szolgálja, de végső célja valamennyi szakszervezet meggyengítése, az, hogy a gazdasági átalakulás időszakában ne kelljen erős munkavállalói érdekvédelemmel számolni. Az eddigi tapasztalatok és a szakszervezetek közötti választásokról napvilágot látott javaslatok mind igazolni látszanak az MSZOSZ még időben elhangzott figyelmeztetését.

Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége

Vasútvita Ausztriában

A vasút Ausztriában is nagy összegű támogatásra szorul, és könnyen lehet, hogy az osztrák államvasutak által igényelt pénzmennyiség néhány esztendő alatt ugrásszerűen megnő. Az Európai Gazdasági Térség létrehozása nyomán ugyanis két éven belül érvényesíteni kell az Európai Közösségek vasúti közlekedésre vonatkozó irányelveit, s ez többek között a teljes költségtérítés követelményét jelenti.

Nem kizárólag a tényleges közlekedési költségek és a szubvencionált díjszabás közti különbség megfizetéséről van szó, hanem az amortizációs költségek és a lekötött tőke utáni kamat felszámításáról is. *A vasúti szállítás tarifáit a jövőben hivatalosan nem szubvencionálják Európában:* az árak szükséges mérsékléseiről a területi szerveknek kell szerződések formájában megállapodniuk a vasutakkal.

Jelenleg Ausztriában az állam támogatja a sineken történő személy- és teherszállítás több kategóriáját. Schilling-milliárdokba kerülnek az időskorúaknak, diákoknak stb. biztosított kedvezményes menetjegyek árkiegészítései, és egy sor árucsoport is az állami költségvetés kegyének köszönheti, hogy olcsóbban utazhat vonaton; ilyen a papír, a cellulóz, a fa, a műtrágya, a gabona, a liszt, az ásványi fűtőanyag stb. Ráadásul a költségvetésben szereplő támogatási összeg még nem is tükrözi teljesen a szubvencionálás mértékét, mivel ennek egy része megbújik a vasút általános deficitjében, amely tavaly ismét egymilliárd schillinggel, 28,67 milliárdra nőtt.

Az önállósodó vasúti közlekedés illetékesei — összhangban az európai elvekkel — igényt tartanak arra, hogy a költségeket fedező díjakat szabhassanak meg. Ám ehhez először is — ahogyan azt az EK megállapítja — az államnak kielégítően gondoskodni kell az induláskor a vasút pénzügyi stabilitásáról. *Lacina* osztrák pénzügyminiszternek azonban nemigen fűlik a foga ehhez: ő azzal érvel, hogy az állam a vasúttársaság kezelésében levő telektulajdon révén már amúgy is jelentékeny értékkel „szállt be" az új vasúti vállalkozásba.

Játékszabály

Nincs ma már olyan, szakszervezeti munkaértekezlet a vasút területén, ahol ne vibrálna feszültség a levegőben. Természetes ez, hiszen a változások korát éljük az élet minden területén. A gazdaságban is. A tervutasításos rendszer után megindult a piacgazdaság kiépítése. Most látjuk csak igazán, hogy milyen gyötrelmes ez.

Úgy tűnik, a magyar vasút helyzetének a megítélésében nagyobb az egyetértés. A változtatás szükségessége is jórészt elfogadott, hiszen minden hozzáértő és józanul gondolkodó ember belátja, hogy a vasút elöregedett, korszerűsítésre szorul. És nemcsak műszakilag, hanem szervezetében is. Annál is inkább, mert a szállítási teljesítmények nincsenek arányban a foglalkoztatottak létszámával. A hatékony gazdálkodás feltételeinek kialakítását, az európai színvonalú vasút megteremtésének szükségességét tehát aligha lehet kétségbe vonni.

Az átalakítás módjában és ütemében, a következmények kezelésében azonban már jobban megoszlanak a vélemények. Ez azonban nem is lehet másképpen, mert eltérőek a munkáltatók és a munkavállalók érdekei, következésképp a nevükben tárgyalók más látószögből közelítik meg a problémákat. A baj tehát nem az, hogy különböznek a nézőpontok, hanem az, ha nincs kölcsönös megértés, ha nincsenek meg az érdekegyeztetés megfelelő keretei, alkalmai és lehetőségei.

Nyilvánvaló, hogy a szakszervezetek nem helyezkedhetnek szembe a fejlődést ígérő korszerűsítéssel, nem ellenezhetik a privatizációt. Nem is teszik. Az azonban nem lehet közömbös számukra, hogy mennyi ideig tart és mekkora áldozatokkal jár az átalakulás, kik (és hányan) lesznek a privatizáció nyertesei és vesztesei. Az sem mellékes a szakszervezetek számára, hogy milyen és mekkora az állami szerepvállalás a válságkezelésben, mennyit fordítanak munkahelyteremtésre a privatizációs bevételekből. Ezért érdekvédelmi funkcióikból fakadó elemi kötelességük a szakszervezeteknek, hogy felemeljék szavukat és fellépjenek — ha szükséges a legkeményebb eszközökkel is — a munkavállalókat, a nyugdíjasokat ért sérelmek ellen.

Mert aligha vitatható, hogy a létszámcsökkentés elkerülhetetlen. De nem mindegy hol, mikor és hány munkavállaló kapja kézhez a munkakönyvét. Az is fontos, hogyan válnak meg a dolgozóktól: kapnak-e (és mennyi) végkielégítést, tudnak-e nekik másfajta munkát ajánlani, vagy az átképzésben, a vállalkozásokban segítséget nyújtani. Ma már félmilliónál több munkanélküli van az országban. Példájuk bizonyítja, hogy az állásvesztés milyen súlyos következményekkel jár: *életpályákat tör ketté, családokat rendít meg, s az anyagi, szellemi, erkölcsi leépülés folyamatait indíthatja el, s mindez tragédiákba torkolhat.*

Megtanultuk: nem ülhetünk — hosszú ideig — hárman egy széken. A túlfoglalkoztatás után óhatatlanul jön a leépítés. Az igazi lecke: elviselhetővé tenni az elkerülhetetlent. Az emberi, a szociális szempontok figyelembevételével. Úgy, hogy minél kisebb legyen a fájdalom. Mert a jó szándék is érzelmi vigasz. Senki se sértődjék meg hát azért, ha erre figyelmeztetik, és senkit ne kiáltsanak ki a demokrácia ellenségének, aki a piacgazdaság elé követeli a szociális jelzőt is. Aki ezt nem érti — legyen bármilyen harcos híve a privatizációnak, a piacgazdaságnak — az egész folyamatot, a békés átmenetet veszélyezteti.

Valljuk be: tanulók vagyunk a piacgazdaság kiépítésében, kevés a tapasztalatunk. El kell sajátítanunk az új ismereteket, módszereket és technikákat. Nincs más út, mint a szociális partnerség játékszabályainak betartása minden szereplő részéről. Ez azt jelenti a munkáltatók számára, hogy a munkavállalókat érintő kérdésekben ne lépjenek a szakszervezetek megkérdezése nélkül. Tartsák be a tájékoztatási kötelezettséget, tartsák tiszteletben a munkavállalókat megillető jogokat. Nélkülük és ellenükre — erre is vannak történelmi tapasztalataink — úgy sem lehet tenni semmit. Legalábbis tartósan nincs esélye semmiféle konszenzus nélküli népboldogításnak.

Az érem másik oldala viszont az, hogy a szakszervezeteknek is meg kell tanulniuk azt, hogy mit jelent a piacgazdaság körülményei közötti munkaharc, az érdekvédelem, az érdekképviselet, az érdekérvényesítés. Például a sztrájk.

De ez már egy külön cikk témája lehetne. Most még a feszültségek enyhíthetők, a konfliktusok kezelhetők. De vajon meddig?

Egyszer a türelmi idő is lejár...

— kárpáti —

Magyar—horvát—szlovén vasúti együttműködési szerződés

A magyar, horvát és a szlovén vasutak szakértői július 22-én Pécsett folytattak tárgyalást a kölcsönös számlavezetésről, valamint a keletkezett adósságok és követelések kiegyenlítéséről. Másnap a vasutak vezetői — *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója, *Juri Pirs*, a szlovén vasutak ügyvezető bizottságának elnöke és *Alajz Brkic*, a horvát vasutak igazgatója kereskedelmi együttműködési szabályozást írt alá.

A Pécsett aláírt dokumentum legfontosabb eleme a három ország közötti vasúti személyszállítás, és árufuvarozás elszámolását szabályozó folyószámla-megállapodás, amely az európai normához igazodó kereskedelmi együttműködésük alapját jelenti.

A tárgyaláson napirendre került a múlt év október elsejétől ez év június végéig felhalmozott 40—45 millió svájci frank értékű adósság rendezésének — a volt Jugoszláv Vasutak tartozásának — a kérdése is. A volt jugoszláv utódállamok vasútjai között ugyanis vitatott a tartozás megoszlása. A pécsi tárgyaláson azonban megegyeztek abban, hogy szeptember végéig tisztázzák az adósságnak a horvát és szlovén félre háruló mértékét.

Csárádi János horvát és szlovén kollégáját a MÁV fejlesztési terveiről is tájékoztatta, melynek legfontosabb eleme a piacorientált vasút szervezeteinek kialakítása.

Véradó vasutasok

Hatvan vasútállomáson augusztus első felében az idén immár harmadszor rendeztek térítésmentes véradónapot. A háromszori véradónap eredménye: 222 donor 89 liter életmentő vért adott. A városi vöröskereszt vezetősége és a kórház vérellátó állomása elégedettek voltak a hatvani vasutas véradónapok eredményeivel. Külön említést érdemelnek az ÉHF, a kertészet, a kálkápolnai és vámosgyörki pályamesteri szakaszok dolgozói, akik évek óta rendszeresen kiveszik részüket a véradásból. Elismerést érdemelnek az állomás Vöröskereszt alapszervezetének aktivistái is, akik rendszeresen segítik a véradómozgalom munkáját.

Kft.-vé alakulás közben több százan kényszerszabadságon

A VSz nem fogadja el a munkáltató álláspontját

A Magyar Államvasutak racionalizálása és a vasútüzemhez szorosan nem kapcsolódó szervezetek leválasztása, gazdasági társaságokká történő átalakítása 1992. július 1-jével újabb lépéssel jutott előre. A MAV Tervező Intézet és a MAV Faipari Üzem egyszemélyes Kft.-vé történő átalakításának előkészítése már hónapokkal ezelőtt megkezdődött.

Megindult az 1988. évi VI. törvényben foglalt és az átalakításhoz szükséges szerződéstervezetek összeállítása és megszövegezése. Ezek közé tartozott a társasági szerződéstervezet, a szindikátusi szerződéstervezet, az üzleti terv és a különböző bérleti viszonyokat szabályozó szerződéstervezet.

A 119/1991. évi kormányrendeletben részletesen felsorolják azokat az eljárási szabályokat, amelyeket a munkáltatónal *kötelezően* be kell tartani a gazdasági társaságok alapítása során.

Ezek a következők:

1. Az átalakítással kapcsolatos elgondolások megfogalmazását követő 15 napon belül a vállalat vezetőjének a munkavállalókat tájékoztatni kell.

2. Az átalakításra történő kijelölésről szintén tájékoztatni kell a munkavállalókat a kijelöléstől számított 8 napon belül.

3. Az ÁVÜ-höz történő felterjesztés előtt 15 nappal a már kimunkált tervekről kell a munkavállalókat tájékoztatni.

A tájékoztatásról a munkavállalók képviselői 15 napon belül írásbeli véleményt adnak, amire a munkáltató 15 napon belül köteles írásban válaszolni.

Végül az ÁVÜ-höz való felterjesztésben a munkavállalók képviselői aláírásukkal kell igazolják a rendeletben fogalt tájékoztatási és véleménynyilvánítási kötelezettség teljesítését.

Az ismertetett átalakítási folyamat egyes fázisaiban a MÁVTI és a MÁV Faipari Üzem szakszervezeti testülete is tájékoztatást kapott és véleményt nyilváníthatott. A kialakított testületi állásfoglalásokról minden esetben tudomása volt a munkáltatónak és a további szervezési tevékenységnél figyelembe vehette azokat.

A testületi állásfoglalások, amelyek az átalakításnál alakultak ki, minden esetben többségi véleményen alapultak és a KHIB segítségével és szakértői támogatásával születtek meg.

A munkavállalói érdekképviseleti szervek véleménye alapján kerültek be a különböző szerződéstervezetekbe olyan pontok, amelyek a munkavállalók kedvezményeivel, a szociális ellátással, a munkaviszonyokkal kapcsolatosak. Ezek a belföldi kedvezmények mértéke, a lakásépítéssel, vásárlással kapcsolatos kölcsönök visszafizetési feltételei, a tanulmányi szerződések kérdéseinek rendezése, a szociális lelesítmények igénybe vehetősége, a MÁV munkaviszony elismerése a végkielégítés mértékének megállapításánál. Egy olyan egyéni munkaszerződés fogalmazódott meg, amelyben az egyes pontoknál a MÁV Kollektív Szerződését tekintették kiindulási alapnak.

A Vasutasok Szakszervezetének helyi alapszervezetei végezték mindkét szolgálati helyen az érdekvédelmi munkat. A VSZ alapszervezeteinek testületi ülései nem egy esetben a késő délutáni, esti órákban fejeződtek be. A VSz intéző bizottságának vezetői, szakértői segítettek a részletekben való eligazodásban és a véleménvek szakszerű, részletes megfogalmazásában.

Nyugodt lelkiismerettel állíthatjuk, hogy az érdekvédelmi szervek vezetői nem hagyták a munkavállalókat magukra, hanem *felemelték szavukat a dolgozók érdekeiért.*

Sajnos nem minden esetben sikerült megnyugtató modon rendezni a vitás kérdéseket. Ennek oka elsősorban az volt, hogy úgy a munkáltató, mint a munkavállalók és képviselőjük nem rendelkeztek azokkal a tapasztalatokkal, amelyek segítségével az átalakítások zökkenőmentesen megoldhatók lettek volna.

A munkáltató tapasztalatlansága eredményezte azt, hogy az átalakítási folyamat során többször kellett a különböző szerződéstervezeteket átszerkeszteni, tartalmában is átalakítani. *A sok papír között már csak nagyon nehezen lehetett eligazodni* és végül nem maradt az érdemi kérdések eldöntesére elegendő idő. Meg kell állapítanunk, hogy az átalakítás végül is nem volt kellően előkészítve, ezért a dolgozóknak gyorsan kellett dönteniök.

Ennek következménye, hogy most több száz dolgozó kénytelen kényszerszabadságon lenni.

Az 1991. évi IV. törvény és az azt módosító 1991. évi LXXXIX. törvény előírásait a munkáltató csak úgy tudja betartani, ha a kft. munkaszerződését alá nem író dolgozoknak új szolgálati helyet jelöli ki és a munkáltatói jogokat gyakorló vezetőt kijelöli. Sarkalatos kérdés a nevezett dolgozók munkával való ellátása. A régi munkahelyen nincs munka. Ennek a kényszerhelyzetnek megoldására alkalmazza a munkáltató a kollektív szerződés 32. paragrafusának előírásait. A Vasutasok Szakszervezete képviselői, az intéző bizottság vezetői vitatják a kollektív szerződés 32. paragrafusának az erre a helyzetre alkalmazhatóságát. *Az érdekegyeztetési tárgyalásokon a Vasutasok Szakszervezete ragaszkodik a kollektív szerződés 32. paragrafusának 6. pontjában foglaltaknak megváltoztatásához.*

A Vasutasok Szakszervezete nem tudja elfogadni a munkáltató álláspontját és a törvény szellemével ellentétesnek tartja, hogy olyan dolgozoknal is kényszerszabadságot rendel el, akiknek a későbbiekben meg kívánja szüntetni a munkaviszonyát.

Bízva a munkáltató kedvező helyzetértékelésében és a megoldásra való törekvésében, reméljük, hogy a kényszerszabadságon lévő munkavállalóknak kedvező eredményekről tudunk majd beszámolni.

Dr. Péter Mihály

Egyedül maradt a bajban

Csalódott a szervezetben, ki is lépett nyomban

Az élet sok furcsaságot produkál. Még egy jól induló életpálya is gyakran derékba törik, ha kellemetlen betegség lép fel, vagy a manapság oly gyakori átszervezés, létszámlcépítés miatt válik valaki munkanélkülivé. Farkas Orsolya főintéző sem gondolta volna, amikor 1963-ban, az érettségi után a vasút szolgálatába szegődött, hogy életének lesz olyan szakasza, amihez hasonlót még haragosainak sem kíván az ember.

Vele az történt, hogy állásának megtartásáért, a vasútnál maradásáért a bíróságokon kell hadakoznia. Hogy világosabb legyen a kép, pergessük vissza a naptár lapjait a hetvenes évek végére, a nyolcvanas évek elejére.

A MÁV tisztképző nappali tagozatának elvégzése után, 1976-ban Józsefváros állomásra helyezték forgalmi szolgálattevőnek. Két évvel később Budapest-Soroksári út állomáson folytatta, ugyanebben a beosztásban. 1979 augusztus végén ideiglenesen Rákoskeresztúr állomásfőnökének nevezték ki.

Hogy ez a kinevezés, a főnöki beosztás, korai volt vagy sem, azt most ne firtassuk. Egy biztos: *a Keresztúron töltött hetek, hónapok alatt gyakran magasra szökött a vérnyomása.* Egy kórházi kivizsgáláson azután kiderült, hogy a vérnyomás ingadozása miatt a jobb szemének látása is gyengült, emiatt forgalmi szolgálatra alkalmatlanná vált. Betegállományba került, majd miután a táppénzes időszak letelt, *baleseti járadékos lett.*

Az orvosi diagnózis szerint könnyebb beosztásban, bármely adminisztratív, ügyintézői munkakörben tovább dolgozhat. Így került a Keleti KÜF-höz üzemgazdásznak, majd a MÁV Tervező Intézetbe hívták, ahol 1986 elejétől szerződéskötőként dolgozott. Három és fél év után — legnagyobb meglepetésére — közölték vele, *hogy létszámcsökkentés miatt munkaköre megszűnik.*

— *Írást is kaptam róla, melyben azt is felajánlották, hogy osztálykezelői beosztásban még tudnának alkalmazni,* — emlékezik vissza az igazi tortúra kezdetének napjaira. — Ezt nem fogadhattam el. Egyrészt a képzettségem, másrészt pedig amiatt, mert gép- és gyorsírni nem tudok. Márpedig ebben a beosztásban erre is szükség van.

— Mi történt ezután?

— *Ami várható volt. Nyolcvankilenc augusztus 31-ével felmondtak.*

— Indok?

— *Létszámcsökkentés miatt.*

— Fellebbezett?

— *Igen. A helyi munkaügyi döntőbizottsághoz, de hiába.* Élve a lehetőséggel a Fővárosi Munkaügyi Bírósághoz fordultam. Ott is elutasítottak, mert elkerülte a figyelmüket, hogy baleseti járadékos vagyok. Ezért fellebbeztem és az újabb tárgyaláson már a javamra döntöttek. Amíg ezek a tárgyalások folytak, időközben a Vasutas Alkalmazottak Biztosító Egyesületénél dolgoztam. A Fővárosi Munkaügyi Bíróság ítéletével azonban *1990. július 5-ével visszahelyeztek a MÁVTI-hoz.*

Ha valaki most azt gondolja, hogy ezzel a bírósági végzéssel véget ért *Farkas Orsolya* munkaügyi procedúrája, az téved. *A MÁVTI-ban ugyanis nem állították munkába.* Erre újból bírósághoz fordult, melynek eredményeként 1991. március 1-jével másodszor is visszahelyezték a tervezőbe. Munkakörét akkor sem kapta meg, de jogi státusát meghagyták.

Úgy tűnt, hogy lassan rendeződnek a dolgok. Ám jött 1992. július 1. A MÁV Tervező Intézet a privatizáció következtében ezzel a nappal kft.-vé alakult. *Farkas Orsolyának munkát nem ajánlottak, felmondást sem kapott.* Ellenben átkerült a vezérigazgatóság közgazdasági és fejlesztési főosztályának a létszámába, ahonnan nyomban kényszerszabadságra küldték.

— Érdek-képviseleti szervhez nem fordult? Egyáltalán tagja valamelyik szakszervezetnek?

— *Már nem.*

— Kilépett?

— *Igen.*

— *A Vasutasok Szakszervezetének huszonnyolc évig voltam tagja, de a VDSZSZ megalakulása után átléptem abba a szakszervezetbe.*

— Miért?

— *Mondjam azt, hogy megszédített a propagandájuk, azok az ígéretek, amelyeket meghirdettek. Én naiv, azt hittem, hogy ez egy harcos szakszervezet, s az ő segítségükkel sikerül az ügyemet végérvényesen rendezni. — Tévedtem.* Hiába kértem a vezetőket, a jogász kollégákat, csak hitegettek, amikor elérkezett a bírósági tárgyalás ideje, soha sem értek rá. Bezzeg, tisztséget azt kaptam, kettőt is. Ügyvivőnek választottak és az országos választmányba is bekerültem.

— Szép karrier.

— Az. Csak van egy kis szépséghibája. *A munkát, a helytállást elvárták tőlem, de a bajban nem segítettek.* Mindent magamnak kellett csinálni. Ezért előbb a tisztségeimről köszöntem le, majd arra az elhatározásra jutottam, hogy a VDSZSZ-ből is kilépek.

— No, és kilépett?

— Igen. De nemcsak én egyedül. Rajtam kívül, hasonló indokkal még két nőismerősöm is kilépett. *Nézze, ha egy szakszervezetben fontosabb a vezetők közszereplese, mint az aktivisták, s a tagság érdekeinek a védelme, a bajba jutottak érdekképviselete, ott bajok vannak. Én azért léptem ki, mert csalódtam a VDSZSZ-be.*

R. V. F.

BESZÉLJÜNK RÓLA!

Hamarosan a parlament előtt a vasúti törvénytervezet

Mint az köztudott, elkészült a vasúti törvény tervezete, amit a közeljövőben a parlament elé terjeszt a kormány. Szakszervezetünk szakértői szinten véleményezte a törvénytervezetet, aminek szükségességével egyetért annál is inkább, mert már 1988-ban, *az 1968. évi IV. törvény a vasutakról* hatályba lépésének huszadik évfordulója alkalmából a kormányzat felkérésére készített véleményben új vasúti törvény megalkotására hívta fel az akkori közlekedési kormányzat figyelmét. Olyan vasúti törvény megalkotását sürgettük, amely egyértelműen tisztázza a tulajdonos, a munkáltató és a közlekedési hatóság(ok) jog- és feladatkörét.

A mostani vasúti törvénytervezet ha késve is, de nagy előrelépést jelent abban a tekintetben, hogy a végbement társadalmi-gazdasági átalakuláshoz, a rendszerváltozáshoz alkalmazkodva megkísérli a vasúti közlekedéssel összefüggő kérdéseket tisztázni, törvény szintjén rendezni. *Reméljük, hogy a parlament minél előbb elfogad egy olyan vasúti törvényt, amely a vasút működésének jogi kereteit hosszabb távon meghatározza.* S ez olyan törvény legyen, amely egyaránt kielégíti az állam, az üzemeltető (munkáltató), a vasúti szolgáltatás igényeit, s nem hozza hátrányos helyzetbe a vasút dolgozóit sem.

Ezekből a megfontolásokból kiindulva elemeztük a törvénytervezetet. Az 1968-as törvénnyel szemben előnye, hogy cél és eszközrendszerében vizsgálja és határozza meg a vasúti közlekedés feladatát és tevékenysége feltételrendszerét. *A törvénytervezetben megfogalmazottak jól kapcsolódnak a változóban lévő tulajdonviszonyok adta feltételekhez* és ezzel összefüggő törvényekhez, például a koncessziós törvényhez, amely biztosítja, hogy az államon kívül mások is létesíthetnek és működtethetnek vasutat és végezhetnek vasúti és ezzel összefüggő egyéb szolgáltatásokat.

Előremutatóak a törvénytervezetnek azon paragrafusai, amelyek a vasúti közlekedéssel összefüggő állami önkormányzati és üzemeltetői feladatokat és jogosultságokat fogalmazza meg. A tulajdonosi fejezetrészben nyitott maradt az a kérdés, ki a tulajdonosa a MÁV-nak. Talán azért, mert a nevében benne van, hogy Magyar Államvasutak...

A törvénytervezet a vasút és a vasút vezetőinek régen várt igényére kedvező választ ad a pályaépítéssel, -fejlesztéssel, -felújítással kapcsolatban. A törvénytervezet kimondja, hogy az országos közforgalmú vasúti pályák és azok tartozékai az állam kizárólagos tulajdonában vannak. *A vasúti pályának és tartozékainak fenntartásáról* — megfelelő pályadíj fejében — *gondoskodik az állami költségvetés terhére.* Van a törvénytervezetnek azonban egy szépséghibája. Nevezetesen az, hogy a törvény felhatalmazást ad a kormánynak arra, hogy ezt a passzust akkor léptetheti hatályba, amikor ennek a gazdasági feltételei megteremtődnek. *Ezzel nem tudunk egyetérteni, mert ez a halasztás a MÁV működtetését veszélyeztetheti.* A fuldoklónak akkor kell nyújtani a mentőövet, amikor még él.

Kedvezőek a vasút számára a törvénytervezet azon passzusai, amelyek állami garanciákat nyújtanak a szociális szempontból a kormány által elrendelt utazási díjkedvezmények okozta bevételkiesések az állami költségvetés terhére történő megtérítésére.

Kifogásoltuk, hogy a törvénytervezet szerint az ágazati miniszter állapítja meg a belföldi országos közforgalmú menetrend szerint közlekedő vasúti személyszállítások díjait, az üzemeltető véleményének kikérése nélkül. Javasoltuk, hogy a személyszállítás díjtételeit az üzemeltető javaslatainak figyelembevételével határozzák meg. Hasonló a javaslat a fuvarozási feltételek meghatározásánál is.

A törvénytervezet az országos és helyi közforgalmú vasutakat közüzemnek nyilvánítja. Ezt figyelembe véve kifogásoltuk, hogy a MÁV személyi állományára miért nem terjed ki a közalkalmazottakról szóló 1992. évi XXXIII. törvény. Megkérdeztük, azért mert nem vagyunk költségvetési szerv? Nem tartottuk elegendőnek a törvénytervezetnek azon megfogalmazását, amely kimondja ugyan, hogy fokozott büntetőjogi védelem illeti meg a vasúti végrehajtó szolgálatot végző dolgozót. Helyesebbnek tartanánk, hogy azok a vasúti dolgozók, akik végrehajtó szolgálatot látnak el, a köztisztviselőket megillető büntetőjogi védelmet élveznének.

(Pásku)

FÉL ÉVI MÉRLEG

Húsz százalékkal kevesebb foglalkozási baleset

Folyamatosan romlanak a munkakörülmények

A közelmúltban értékelték a MÁV 1992. első félévi foglalkozási baleseti helyzetét. A statisztikai adatok alapján a MÁV-nál ez év első felében az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva, a balesetek száma tovább csökkent. *Húsz százalékkal kevesebb foglalkozási baleset történt, mint az elmúlt fél évben.* Ezen belül az üzemi balesetek száma több, mint húsz százalékkal csökkent. Sajnos, még mindig magas a foglalkozási balesetek száma, közel ezren szenvedtek balesetet. Ezen belül 729-en üzemi baleset következtében sérültek meg.

Sajnálatos, hogy ebben a fél évben négyen vesztették életüket foglalkozási baleset következtében és négyen súlyos csonkulásos sérülést szenvedtek. Igaz, hogy a múlt fél évben hatan vesztették életüket, kettővel többen mint az idén, de ezzel szemben kettővel többen csonkultak meg. A balesetek miatti táppénzes napok száma kisebb arányban csökkent, mint a balesetek. Ez a balesetek súlyosságának növekedésére utal. A kiesett munkanapok száma több, mint 42 000 nap.

A foglalkozási baleseteken belül az üzemi úti balesetek száma és emiatt kiesett munkanapok száma is csökkent. Valószínű, hogy ebben közrejátszott a létszámcsökkenés is.

A kevesebb baleset oka elsősorban a szállítási teljesítmények visszaesésével is magyarázható. A kevesebb létszám és egyes üzemek időleges leállítása is kedvezően befolyásolta a baleseti statisztikát.

A munkahelyeken a munkabiztonsági feltételek tovább romlottak. Ezt a folyamatot a munkáltató fejlesztési, karbantartási ráfordítások hiányában csak szemléli, de nem állítja meg. Ennek következtében a MÁV-nál egy ellentmondásos, de önmagában sok veszélyt rejtő munkavédelmi helyzet alakult ki. Erre jellemző: *kevesebb a balesetek száma, de folyamatosan romlanak a munkakörülmények, a biztonságos munkavégzés feltételei.* A leépülő technikai berendezések, elhanyagolt műszaki állapotok növelik a baleseti veszélyeztetettséget. A karbantartási munkák, fejlesztések, beruházások nagymérvű elmaradása a baleseti veszélyforrások számát szaporítják, s ezzel a munkavállalók testi épsége, egészsége, élete a munkavégzés során fokozódó veszélyeknek van kitéve. Ebből is következik, hogy a balesetek számának a csökkenése nem hozható összefüggésbe a munkavédelmi helyzet javulásával. Erre utal az egy sérültre eső gyógyulási idő is.

A legtöbb baleset továbbra is a kényszerpályán közlekedő járművek javítása, kézi és gépi anyagmozgatás, s vasúti járműről történő le- és felszállás közben történt. Sok baleset fordul elő munkaterületen, gyalogos közlekedés közben és rakományok átrakása során.

A romló munkakörülmények miatt hatékonyabb munkavédelmi fellépésre van szükség.

Pásku Jenő

Erdélyiek Szegeden

A Sepsiszentgyörgy melletti Rétyről július 16-án 50 tagú fúvószenekar érkezett Szegedre, hogy viszonozza a vasutas fúvósok tavaszi erdélyi látogatását. A rétyi fúvósok szegedi zenésztársaikkal együtt nagy sikerű hangversenyt adtak a Széchenyi téren, majd pár napos szegedi tartózkodásuk során ismerkedtek a város nevezetességeivel és ellátogattak Ópusztaszerre is.

HUSZONNÉGY ÓRA ALATT 150 VONAT

Az albertirsai főnök jó gazdája az állomásnak

Egy év alatt hárman lettek öngyilkosok a síneken

Összesűrűsödött a hőség itt, az albertirsai vasútállomás peronjain, de még lenn, a betonból készült aluljáró labirintusa is fűtött kemencének tűnik. Nyár van, tízórai idő, ám *Biri János* állomásvezető — mint mondja — nem igazán szokott tízóraizni, lévén sok munkája és kevés embere.

— Mindössze tizenkilencen szolgáljuk a vasutat ezen a nagy forgalmú állomáson — törli meg zsebkendőjével izzadt homlokát a 38 éves fiatalember, aki alig egy esztendeje dolgozik jelenlegi posztján. — *Huszonnégy óra alatt 150 szerelvény halad át a hat vágánypáron, s a hetedikről naponta négy helyi vonatot indítunk Budapestre.*

A fővárostól ötven kilométernyi távolságban van ez a virágkertes, gondozott és meglepően tiszta állomás. Vajon honnan érkezett ide *Biri János?*

— Tizennyolc évvel ezelőtt tettem érettségit a jó hírű szegedi Bebrits Lajos Vasúttörténeti Szakközépiskolában. A friss oklevéllel barátom és pályatársam javaslatára Martfű vasútállomására kerültem. Ott dolgoztam néhány évig, aztán — egy miskolci lányt feleségül véve — eljutottam Cegléd városába. Később dolgoztam a vezérigazgatóságon, Pilisen is. Innen az utam egyenesen a Luther utcai tisztképzőbe vezetett, majd ide Albertirsára.

— Megszerettem ezt a községet, s öt éve építettem egy szerény családi házat — folytatja az állomásvezető. — Átrendezett, újjáépített állomás az albertirsai, s az innen munkába igyekvők, az ingázók elégedettek az aluljáró-rendszerrel, amely 1987—88-ban épült. Akkoron bontották le azt a gyalogos felüljárót, mely megnehezítette a faluban s az Újtelepen lakók helyi közlekedését. *Kerékpárosok százai, kisgyermekes anyák tucatjai a megmondhatói, mennyivel egyszerűbb így az út a sínpárok alatt.*

Újra lemegyünk az aluljáró labirintusába. Mocskos, összefirkált falak... Fölöttünk dübörög egy szerelvény.

— Tavaly őszig, nagy esőzések után az aluljáróban térdig ért a szennyes áradat, ugyanis a búvárszivattyúk vagy nem birtak az esővízzel, vagy egyszerűen leégtek. Hosszú, olykor sziszifuszinak tűnő intézkedések eredménye lett az, hogy ma már megszűntek ezek a gondok. Illetve a helyi képviselőtestülettel még mindig hadakozunk azért, hogy az áldatlan állapotok megszűnjenek. Az aluljáró világításának költségei az albertirsai vasútállomást terhelik. A takarítást mi végezzük... Mi vigyázunk a rendre, a tisztaságra... De nem győzzük. *Jó esetben egy pénztáros, meg egy raktáros őrzi a vagyont és a becsületet.*

— Ki ügyel a hetedik vágányon dekkoló szerelvényekre éjszaka?

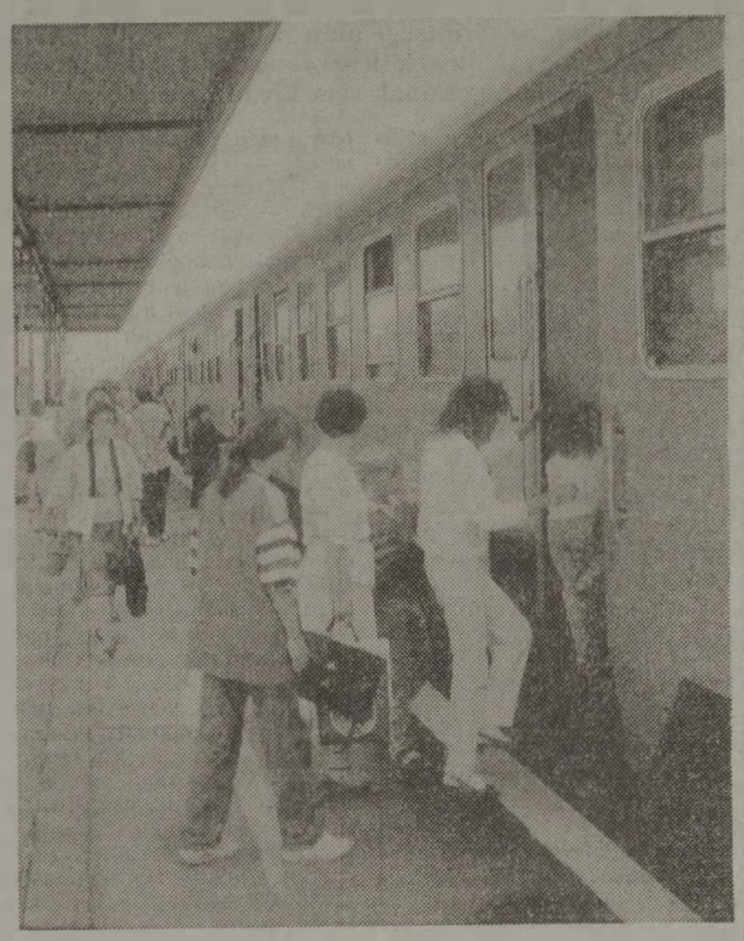
— Senki.

Az albertirsai vasútállomás épülete és környezete pedig megérdemelné, hogy a helybéliek és az átutazók jobban vigyázzák a rendet. Az ő biztonságukat őrzi a kerítés, a szépérzéküket növelik a virágágyások.

— *Bejárók és vasutasok községe Albertirsa* — folytatja immár benn, az épületben *Biri János.* — Elértük, hogy a legmodernebb berendezés — a Dominó 70 — szolgálja az állomáson dolgozó 19 ember munkáját, s ezzel együtt vigyázza az utazók biztonságát. Arról nem tehetünk, hogy az utóbbi időben három haláleset történt az állomáson.

— Üzemi, avagy utasbalesetről van szó?

— Öngyilkosokról. Az elmúlt egy esztendő során sem üzemi sem utasbaleset nem történt Albertirsa állomáson. *Hárman lettek öngyilkosok a sinek fölött:* életüket megunt, vagy a kilátástalan jövőjű emberek ölték meg magukat.



Megérkezett a debreceni személy az állomásra

— Az állomás a dánosi sorompótól a mikebudai átjáróig terjedő szakasza mikor veszélyes leginkább?

— Szeptembertől június végéig mindig aggódunk, hogy az iskolás gyerekek betartsák a szabályt: miszerint a lezárt sorompó előtt meg kell állni. *Sajnos ez a szabály számukra „tratlan", hiszen figyelembe sem veszik.* Sőt, szüleik járnak „jó" példával előttük azzal, hogy a fénysorompót kikerülve néhány másodperc előnyre gondolva, áthajtanak a tiloson.

— Család?

— A feleségem adminisztrátor, a kislányom öt-, a fiam hétesztendős, imádja a vasutat, s ha teheti, kijön az állomásra. Figyeli a vonatokat, meg a vasutasokat. Tetszik neki ez a munka.

Kimegyünk a vasútállomás mögötti részre. Ott autóparkoló is épült három-négy éve, ám az úrvezetők mégsem használják, mert kocsijukat az épület tövében, vagy a gyalogjárdán állítják le.

Szorgalmas emberek lakják Albertirsát — mondja végezetül *Biri János.* — Remélem, figyelemmel kísérik az állomás kis csapatának munkáját. Ezek az emberek hajnali négy, vagy fél ötkor már vonatra ülnek, hogy késő délután, vagy este épségben hazatérjenek. Az állomás pedig arra hivatott, hogy kulturált környezetben és biztonságban érezzék magukat az utazók...

Besze Imre

Hiteles információk kellenek

Az átszervezések következményei foglalkoztatják a tagságot

Beszélgetés Mári Gáborral, a szegedi IB elnökével

— A szakszervezeti munkában nincs nyári szünet — mondja *Mári Gábor*, a szegedi területi és tagozati választmány elnöke, miután megtudja jövetelem célját. — Sok a megoldásra váró feladat, ezért folyamatosan kell dolgozni, tagjaink érdekét képviselni.

— Hallhatnánk ezekről bővebben?

— Igen. A közelmúltban lezárult részmunkaidős foglalkoztatással kezdeném, amelyről függetlenül attól, hogy területünkön mintegy 5200-an jártak hozzá e foglalkoztatási módhoz, eléggé megoszlottak a vélemények. A két szélsőséget említeném: többen továbbra is vállalták volna a részmunkaidős foglalkoztatást, mivel otthon másodlagos gazdaságukban megtalálták a számításukat. *Mások* — ezek vannak többen — *nem értették meg a foglalkoztatás lényegét.* Sokan közülük úgy fogalmaztak, hogy miért nem a 13. havi fizetés bizonyos százalékát veszik el. A bevezetést megelőző előkészítő munkában a tisztségviselőkkel részt vettünk, s ezúton is szeretném megköszönni támogatásukat.

— Napjaink feladatai közül megemlíteném a július 1-jétől hatályba lépett új Munka Törvénykönyvet, amelynek hatása több héten, hónapon keresztül számos feladatot ró ránk — folytatta. — Elsősorban jelentkeznek azok a rendezvénysorozatok, amelyek a felkészítést segítik. Gondolok itt a titkárok felkészítésére. Az országos kezdeményezést követően előbb valamennyi titkár, majd az MSZOSZ megyei képviseletével közösen a Csongrád megyei titkárok részére egy másik felkészítő foglalkozást is szervezünk. *Jelenleg folyamatban van a MÁV Kollektív Szerződésének az új Munka Törvénykönyvhöz való igazítása.* Ebből adódóan gondjaink is vannak.

— Mire gondol?

— Elsősorban a tizenkét órás foglalkoztatás kérdésére. Területünkről többen jelezték, elsősorban a fordulószolgálatos kollégák, hogy az utazók nem szívesen fogadják a tizenkét órát. Ugyancsak kiemelt feladat napjainkban a szakszervezetek közötti választás előkészítése. Mivel a törvényes szabályozás még várat magára, így a választásra várhatóan csak novemberben, decemberben kerülhet sor. A Vasutasok Szakszervezete kampánystábjának én is tagja vagyok.

— Hány embert érint ez?

— *Tagságunk közel 7300 ami az igazgatóság létszámához viszonyítva 70-75 százalékos szervezettséget jelent.* Az elmúlt időszak nagy előrelépésének tartom s ez valahol egy egységesebb megjelenést tesz lehetővé, hogy valamennyi alapszervezetünk csatlakozott a középszervhez.

— Most milyen kérdések foglalkoztatják a tagságot?

— A várható átszervezések és azok következményei. Gondolok itt az igazgatóságon belüli, és az egyes igazgatóságok közötti átszervezésekre, melyhez nekünk is igazodni kell. Hiszen új döntési pontok alakulnak majd, és ehhez mi is igazítani akarjuk munkánkat.

— Sok a feladat, sok a változás. Hogyan értesül erről a tagság? Milyen lehetőségeik vannak a gyors információ eljuttatásában?

— *Elsősorban az írásos információs csatornákat említeném, amelyben nagy feladat hárul a Magyar Vasutasra.* Hasonlóan fontos szerepet kap a szóbeli tájékoztatás, elsősorban a titkárokon keresztül. S végül, de nem utolsósorban a személyes látogatásokat említeném, amelyek során lehetőség van az információk kicserélésére. Napjainkban nagyon fontosnak tartom a hiteles információt.

— Tehát most nehezebb a helyzet, mint korábban?

— *Nehezebb az embereket megnyerni a szakszervezeti munka végzésére, annak támogatására.* Hogy mi ennek az oka? Egyrészt, sokkal több információhoz jutnak, másrészt, nem biztos, hogy azok között helyesen szelektálnak. Sajnos területünkön is van olyan hely, mint például Kecskemét, állomás, ahol nem vagyok elégedett a szakszervezeti munkával. A munkástanács nem azért erősödött ott meg, mert mi gyengék vagyunk! Éppen ezért személyi konzekvenciákban is gondolkodom, de ehhez az kell, hogy a szolgálati helyeken is partnerek legyenek a kollégák, és a tisztségviselők választásánál ne az legyen a szempont: *mindegy, kit választanak, csak ne engem.* Mivel az ottani szb-hez nagy terület tartozik, így minél előbb rendbe kell tennünk a szervezetet, mégha az tisztségviselő-változással is jár. Minden megoldásra fogadókészek vagyunk.

Gellért József

Közlekedési arcképcsarnok

Emlékezés gróf Mikó Imrére

Általános, kedves szokás volt a múlt század derekán hazánkban is, hogy a mozdonyokat egyes személyekről, fogalmakról nevezték el. Ez a gyakorlat hosszú évtizedekig szünetelt, míg most a vasutasnap alkalmából négy mozdonyt ismét „megkereszteltek". A névadók a magyar közlekedés kiemelkedő egyéniségei: *gróf Széchenyi István, gróf Mikó Imre, Baross Gábor* és *Kandó Kálmán.* A felsoroltak közül három személy közismertsége vitathatatlan, *Mikó Imre* neve azonban az utóbbi időben megkopott. Indokolt emlékének felelevenítése, pályafutásának és érdemeinek rövid méltatása.

Gróf Mikó Imre 1805-ben Erdélyben született. Jogi tanulmányokat folytatott, majd az erdélyi főkormányszéknél töltött be egyre magasabb tisztségeket, és 1847-ben kincstárnok lett. *Világos után passzivitásba vonult, de a társadalmi és gazdasági törekvéseket erősen támogatta.* Fő része volt a kolozsvári egyetem létrehozásában, ő alapította az Erdélyi Múzeumot, számára székházat adományozott. Mecénása volt a nagyenyedi kollégiumnak és a szepsiszentgyörgyi székely gimnáziumnak, de támogatta a többi erdélyi iskolát is.

Sokoldalú és áldozatkész tevékenységével „az erdélyi Széchenyi" nevet vívta ki magának. Irodalmi munkássága is több irányú. Elsősorban történész volt, de archeológiai és irodalomtörténeti szerepe is jelentős Tiszteleti tagja volt a Magyar Tudományos Akadémiának.

A politikai életbe hosszú szünet után tért vissza. Részt vett 1864-ben a kolozsvári és az 1865—68. évi pesti országgyűlésen. A kiegyezés utáni első kormányban, 1867. április 20-án a közmunka- és közlekedési miniszteri tárcát vállalta el. *Széchenyi István*, mint tudjuk, 1848-ban előterjesztette a „Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről" című alapos tanulmányát. *Mikó Imre* „Emlékirat a magyarországi vasutakról" címmel készítette el meghatározó koncepcióját. Ebben rámutatott arra, hogy *„a közjólét az államjogi kérdések rendezése mellett leginkább az anyagi érdek okszerű ápolásától függvén, csak akkor remélhetjük tartósan haladó és biztos fejlődésünket, ha kielégítő mérvben fognak a tökély magasabb fokára vitt közlekedési eszközök rendelkezésükre állani".*

Mikó Imrének gondoskodnia kellett vasútvonalak létesítéséről és megváltásáról. Ezek céljára 60 millió forint államkölcsön felvételére kapott engedélyt. Kiépíttette az 1868. XII. törvénycikk felhatalmazása alapján a Hatvan—Miskolc és a Zákány—Zágráb közötti vonalat (115+103 km), és 1868. június 30-án megvásárolta a pest—salgótarjáni vonalat, amely a MÁV első vonala lett.

Minisztersége idején — amely 1870. április 21-ig tartott — még számos vasút építését engedélyezte az országgyűlés. Nevéhez fűződik a Magyar Államvasutak megalapítása, a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség felállítása, az első illetmény- és az első egyenruha-szabályzat bevezetése, a MÁV Nyugdíjintézet létrehozása. Mindezt azokban az időkben, amikor pl. 1870-ben 54 milliót fordítottak a vasútra, holott az állam egész évi költségvetése mindössze 171 millió forintot tett ki. Micsoda imponáló arány!

Mikó Imre gróf 1876-ban Kolozsvárott hunyt el.

Horváth Károly

PARÁDFÜRDŐI KÉPESLAP

Az üdülő vendégei az ebédlőben

Parádfürdő központjától pár száz méternyire festői környezetben található az Első Biztosító és Segélyegyesület üdülője. *Kiss Gyuláné* vezetésével 26 tagú személyzet biztosítja a gondtalan üdülést a két üdülőépületben.

Legnagyobb a forgalom tavasszal, nyáron és az ünnepeken. A kilencven személyt befogadó üdülőben ilyenkor mindig telt ház van. Az üdülő saját konyhával rendelkezik. A sütést, főzést négy szakácsnő végzi mindenki megelégedésére. A beutaltaktól már az első nap megkérdezik, hogy ki cukorbeteg, vagy vegetáriánus, mert az étkeztetésnél figyelembe veszik.

Többnyire vasutasok, egyesületi tagok pihennek itt. *Turnusonként négy-öt fiatal nászutas egy hétig kedvezményesen üdülhet. Nagy Zsolt* és ifjú neje Szombathelyről jöttek. Július 11-én esküdtek, 17-én kezdték meg üdülésüket. Megelégedéssel beszéltek az ellátásról.

Aki az EBSE-nek 30 éve tagja, két hétig ingyenesen üdülhet. *Dombik Antal* Debrecenből 40 évi vasúti szolgálat után két éve ment nyugdíjba. Neki főleg az udvarias kiszolgálás tetszett.

Az üdülőben mindenki megtalálhatta a legkedvezőbb elfoglaltságot. Színes tv, rexasztal, sakk, kártya, az udvaron lengőteke áll a vendégek rendelkezésére. Sétálni és túrázni is sokat lehet. A szervezett kirándulások programjában szerepelt a Debrő—Kisnána—siroki vár, Bükkszék, Hollókő, Parádsasvár, a Kocsimúzeum és más nevezetességek megtekintése.

A fürdőpark és az üdülő mögötti fehérkő is látogatott hely. Itt találhatók a hatalmas tárolók, amelyekben a fürdő és a szanatórium gyógyvizét tárolják. Látható még a bezárt Timsóbánya. A tetőről szép kilátás nyílik a környező tájra. Az üdülőtől 7 km-re van az Ilona-vízesés. Közben meg lehet pihenni a Szent István kútnál, vize gyógyforrásból ered.

Ezt az utat választotta a dombóvári *Kiss János* és felesége, mindketten EBSE-tagok. Szeretnek kirándulni. Gyalogosan is elérhető az Ilona-forrás, a Klarissza-forrás, a Várkút. Ezek a gyógyforrások 12-13 km-re vannak, de a gyönyörű táj kárpótolja a fáradságot.

A vendégkönyvet lapozgatva 1989-től hetvenhárom dicsérő bejegyzést találtam. A MÁV Tervező Irodától nyugdíjba vonult *Ecsedi Tamás* ezt írta: *„Házias koszt, jó ellátás, csend, tiszta levegő. Itt igazán lehet pihenni."*

Jurkievicz Tibor

Kerékpártúra

A Technikai és Tömegsportklubok Szövetségének hatvani MÁV lövészklubja ebben az évben is megrendezte a vasutasnapi kerékpártúrát, amelynek állomásai a Mátravidéki Erőmű, Lőrinci, Selyp, Apc, Petőbánya, Rózsaszentmárton, Szücsi és Hort községek voltak. A túrán Balázs Béla ügyvezető elnök vezetésével huszonöten vettek részt.

Kollektív munkaügyi viták

Napjainkban gyakori, hogy a munkáltató és a szakszervezetek között a munkavállalók érdekét sértő (nem jogsértő) munkáltatói intézkedést illetően vita keletkezik. (Ilyen lehet például a kereseteket csökkentő foglalkoztatás bevezetése, vagy a nem jogsértő, de érdeksértő privatizáció). Ennek feloldására az új Munka Törvénykönyve a kollektív munkaügyi vita jogintézmény fogalmát vezette be.

Figyelembe véve, illetve feltételezve, hogy a dolgozókat érintő munkáltatói intézkedéseket nem annyira a jogsértés, hanem inkább az érdeksértés jellemzi, a jelenlegi átalakulási időszakban, a jövőben e konfliktusok feloldását illetően nagy szerepe lehet a kollektív munkaügyi vita jogintézményének.

Az új Mt, a munkáltató és a szakszervezet között (tehát a kollektív jellegű érdekvitákban a munkavállalók érdekképviseleti szervének, a szakszervezeteknek van kiemelkedő szerepük) felmerülő érdekvitákban egyeztetési kötelezettséget ró a felek számára.

Az egyeztetésre az Mt. három lehetőséget tartalmaz, amelyek között a felek érdekeinek, a vita sajátosságának, jellegének megfelelően választhatnak.

Az egyeztetés legegyszerűbb — és talán legeredményesebb — formája, amikor a vitában az érintett felek közvetlenül folytatnak párbeszédet és kísérlik meg a vita feloldását. Ebből kiindulva arra kell törekedni, hogy az esetek többségében a párbeszéd, illetve a felek közvetlen egyeztető tárgyalása során megegyezés jöjjön létre. Az esetek többségében a jogszabályok értelmezése, a szükséges információ hiánya okozza a konfliktust, így a vita lényege szinte már az első megbeszélésen tisztázható.

Fontos előírás, hogy a felek az egyeztetés kezdetén foglalják írásba álláspontjukat és azt adják át a másik fél részére. *Ha a szakszervezet írásba foglalt álláspontját átadta a munkáltatónak, ehhez igen lényeges jogkövetkezmények fűződnek:*

— ezzel indul a kollektív munkaügyi vita egyeztetése,

— az egyeztetés időtartama alatt, de legfeljebb hét napig a vita alapjául szolgáló intézkedést végrehajtani nem lehet,

— továbbá a feleknek tartózkodni kell minden olyan cselekedettől, ami a megállapodást veszélyeztetheti.

A vita rendezésének egy másik módja, amikor a felek a konfliktus rendezése érdekében tőlük független, a konfliktusban nem érintett személy közvetítését veszik igénybe.

A közvetítés intézménye több európai országban ismert. Funkciója az, hogy amennyiben a felek egyeztetési tárgyalása nem vezetett semmilyen eredményre, külső, a felektől független közvetítő kísérelje meg az álláspontok közelítését.

Az Mt. rendelkezése értelmében a közvetítő csak olyan személy lehet, aki a felektől független, az adott érdekvitában nem érintett, továbbá a felek közösen kérték fel a közvetítő tevékenységre. A közvetítő feladata mindenekelőtt az, hogy megismerje a konfliktus tárgyát, és ezzel kapcsolatban a felek álláspontját. A közvetítőeljárás lefolytatásában és eredményességében rendkívül nagy szerepe van a közvetítő személynek. A közvetítő az általa szükségesnek tartott mértékben tájékoztatást, illetve adatszolgáltatást kérhet.

Ez esetben a vitatott munkáltatói intézkedés végrehajtásának felfüggesztésére vonatkozó hétnapos határidő legfeljebb öt nappal meghosszabbodik. *Az öt nappal meghosszabbított határidő alatt sem tehetnek a felek semmi olyat, amely a megállapodást veszélyeztetné.*

A közvetítőeljárásnak az a rendeltetése, hogy a felek álláspontját közelítse. Ennek érdekében a közvetítő az egyeztetés befejezésekor köteles az egyeztetés eredményét, illetve a felek álláspontját írásba foglalni és a felek részére átadni.

A kollektív munkaügyi vita rendezésének harmadik módja a döntőbíráskodás. E módszert szintén széles körben alkalmazzák világszerte, nálunk azonban új dolog a munkaügyi vita intézésében.

A döntőbíró felkérése történhet a felek eseti megállapodása alapján, de lehetőség van a kollektív szerződésben vagy egyéb kollektív megállapodásban rögzíteni a döntőbíró igénybevételének és közreműködésének feltételeit.

A döntőbíró személyével kapcsolatban az Mt. nem tartalmaz külön rendelkezést, feladatának sajátossága azonban a közvetítőre irányadó követelmények betartását igényli a kiválasztásnál. A kollektív szerződés azonban adhat erre vonatkozóan előírásokat. Minden bizonnyal a gyakorlat fogja kialakítani a döntőbíráskodás eljárási kérdéseit, illetőleg létjogosultságát is.

A döntőbíró eljárhat egyszemélyben, de lehetősége van paritásos egyeztető bizottságot is létrehozni.

A döntőbíró az eljárás során a felektől az általa szükségesnek tartott mértékben tájékoztatást, illetve adatszolgáltatást kérhet, valamint a felekkel egyetértésben szakértőt, tanút vehet igénybe.

Az egyeztetéssel, illetőleg a döntőbírói eljárással kapcsolatos költségek az általános érvényű előírás szerint eltérő megállapodás hiányában a munkáltatót terhelik.

A közvetítés és a döntőbíráskodás közötti alapvető különbség abban áll, hogy míg a közvetítő a felek álláspontjának közelítését, az egyeztetés elősegítését csupán az ellentétes álláspontok rendszerezésével, azok ütköztetésével, legfeljebb saját javaslatainak a megtételével kísérelheti meg, addig a döntőbíró az adott érdekkonfliktusban döntést hoz.

A döntőbíró határozata a főszabály szerint nem kötelező a felekre. Ez alól az alábbi esetek kivételt képeznek:

— ha a felek előzetesen írásbeli nyilatkozatuk alapján alávetik magukat a döntőbíró döntésének,

— és azokban az esetekben, amelyekben a döntőbíró eljárása kötelező.

Kötelező a döntőbíró eljárását igénybe venni:

— ha a munkáltató és a szakszervezet között vita keletkezik a szakszervezet tájékoztatási, illetve működési jogának gyakorlása során a munkáltató helyiségei használata tekintetében,

— vita keletkezik az üzemi tanács működési költségeit illetően, és egyeztetési jogának gyakorlása során.

Az egyeztetés alkalmával létrejött megállapodás, illetve a döntőbíró döntése ugyanolyan kötelező jelleggel bír, mint a kollektív szerződés szabálya. Ha ennek betartását illetően is vita keletkezne, munkaügyi bírósághoz lehet fordulni.

G. S.

Az alapszervezetek figyelmébe ajánljuk

Nem minden segély adómentes

A Vasutasok Szakszervezete alap- és középirányító szervezetei számos helyről jelezték, hogy a magánszemélyek jövedelemadójáról szóló 1991. évi XC. törvény (szja tv.), illetve az azt módosító 1992. évi XX. törvény gyakorlati alkalmazása több, a szociális segélyek adómentességére vonatkozó tisztázatlan, a jogszabályok alapján nem egyértelmű kérdést vetett fel. Sajnálatos módon részben a Magyar Vasutasban, illetve egyes középirányító szervezetek, szakértők véleményében nem teljesen a jogszabályoknak megfelelő tájékoztatások jelentek meg.

VSZ: Az SZJA tv. 7. § (1) bekezdés 3. pontjának kiegészítésével adómentessé vált az „önsegélyező feladatot is vállaló társadalmi szervezet... által nyújtott szociális segély." A Fővárosi Bíróságnál társadalmi szervezetként bejegyzett Vasutasok Szakszervezetének alapszervezetei a szakszervezeti tagok által befizetett, személyijövedelemadóalapot csökkentő tagdíjból gazdálkodnak. Az alapszervezetek bevételeik mintegy 30 százalékát évek óta folyamatosan a szociálisan rászorultak részére, szociális segély formájában fizetik vissza. *Kérdésünk, hogy ezen összefüggések alapján az „önsegélyező feladatot is vállaló társadalmi szervezet" meghatározás vonatkozik-e szakszervezetünkre?* Az előzőek értelmében az 1992. évi XX. törvény I. § (3) bekezdése alapján — a szociálisan rászoruló részére (SZJA tv. 3. §. 24. pont) — fizethet-e szakszervezetünk adómentesen szociális segélyt?

APEH: A Vasutasok Szakszervezete, ha önsegélyező feladatot is ellátó társadalmi szervezetként működik, az szja-törvény módosított 7. § (1) bekezdésének 3. pontja alapján szociális segély adómentes kifizetésére jogosult. *A kifizetőnek az adómentesség szempontjából azt kell vizsgálnia, hogy a törvény 3. § 24. pontjában foglalt szociális rászorultság feltételei fennállnak-e.*

SZJA tv. 3. § 24. pont: „A 7. § (1) bekezdésének 3. pontjában említett szociális segély az, amelyet készpénzben vagy természetbeni formában a szociálisan rászorulónak nyújtanak. Szociálisan rászoruló az, akinek (eltartottainak) létfenntartása oly mértékben veszélyeztetett, hogy azt — vagyoni viszonyaira is tekintettel — csak külső segítséggel képes biztosítani.

Az Adó és Ellenőrzési értesítő 1992. évi 6. számában, (1992. június 25-én) megjelent 155. számú szakmai iránymutatás (APEH 720/1992. Adónemek Főosztálya) alapján: „... *Ebben a körben nemcsak az érintett személy folyó jövedelmét kell mérlegelni, hanem a meglévő vagyonát, továbbá azt is, hogy az eltartottainak milyenek a megélhetési viszonyai.* A szakszervezet — mint önsegélyező feladatot is ellátó társadalmi szervezet — által nyújtott szociális segély (a temetési segély kivételével) tehát attól függően adóköteles vagy adómentes, hogy a segélyezett anyagi körülményei milyenek. Ezt a kifizetőnek kell mérlegelnie és eldöntenie."

VSZ: Az SZJA tv. 7. § (1) bekezdésének új 43. pontja értelmében — mentes az adó alól — az „önsegélyező alapítvány által .... szociális céllal nyújtott természetbeni és pénzbeni ellátás, ha az alapítók, illetve a csatlakozók a hozzájárulásukat költségként nem számolták el, illetőleg ezzel összefüggő adóalap-csökkentő vagy adókedvezményt nem vettek igénybe.

A Vasutasok Szakszervezete alapításával 1991. évben létrejött „Nyugdíjas Vasutas Alapítvány" célja a vasutas intézményekből nyugdíjba vonultak — rászorultság esetén történő — nyugdíjon felüli, eseti és rendszeres szociális segélyezése, támogatása. Az alapító okirat ismeretében adta ki az alapítvány részére az APEH Fővárosi Igazgatósága az adóalap-csökkentő kedvezmény levonására jogosító igazolás lehetőségét.

Ezen az alapítvány (és általában minden hasonló célú alapítvány) forrásait pozitívan befolyásoló lehetőségét korlátozza a törvény olyan irányú értelmezése, *hogy adófizetési kötelezettséggel sújtja az egyébiránt szociálisan rászorultakat.* Az alapítványhoz csatlakozók egy része hozzájárulását adókedvezményként figyelembe vette, míg más része adózott jövedelméből fizette azt be. Az alap csak egységesen kezelhető, vagy a forrása szerint bontandó? (Adózott forrás — adómentes segély: adózatlan forrás — adózott segély.) *A leírtak ismeretében — szociálisan rászoruló alacsony nyugdíjjal rendelkező idős, beteg emberek részére — adhat-e az alapítvány adómentesen pénzbeli ellátást, illetve segélyt?*

APEH: A módosított szjatörvény 7. § (1) bekezdés 43. pontja alapján az önsegélyező alapítvány által nyújtott segély az e pontban foglalt feltételekkel lehet adómentes. Az alapítványnak nem szükséges a kifizetéseket nyomon követnie vagy névre szólóan nyilvántartania. A törvény szövege szerint ugyanis *a segély akkor adómentes, ha az alapítók, illetve csatlakozók a hozzájárulásukat költségként nem számolták el, illetőleg ezzel összefüggő adóalap-csökkentő, vagy adókedvezményt nem vettek igénybe.* Ha már egyikük részére is kiadja az alapítvány ezt az igazolást, a kifizetett segély mindenkinél adóköteles. Ha pedig a segélyt egy jogosultnál is adómentessé nyilvánítják, a másik kedvezményre jogosító igazolás kiadása — az összes alapító vagy csatlakozó vonatkozásában — kizárt.

Az egységes értelmezés és elbírálás érdekében *szociálisan rászoruló az a vasutas dolgozó, akinek (eltartottainak) létfenntartása oly mértékben veszélyeztetett, hogy rászorul a szakszervezet segítségére is.* Az alapszervezet azt a vasutas dolgozót, nyugdíjast részesítheti szociális segélyben:

— akinek — családtagjaival együttes — egy főre eső nettó összes jövedelme nem éri el a mindenkori minimálbér 67 százalékát,

— az egészsége oly mértékben károsodott, hogy állandó orvosi kezelésre szorul, jövedelme nem haladja meg a mindenkori minimálbért,

— elemi kárt, természeti katasztrófát szenvedett (tűzkár, árvízkár, stb.),

— csonkulásos baleset érte, (legalább 67 százalékos),

— átmenetileg — valamilyen okból kifolyólag — igazolhatóan súlyos anyagi helyzetbe került, és az arra jogosult bizottság részére a szociális segély folyósításáról döntött, és a kifizető alapszervezet környezettanulmánya alapján az érintett és családtagjai egyéb vagyoni viszonyai azt indokolttá teszik.

A segélykérelmek elbírálása a szabályosan kitöltött segélykérő lapon, a csatolt hivatalos igazolásokat mellékelve környezettanulmány alapján történik. A „Segélykérő lap" második, a bizalmi igazolását és javaslatát tartalmazó részében javaslatot kell tenni a segély adóköteles vagy adómentes kifizetésére.

A „Segélykérő lap" harmadik, a segélyezési albizottság döntését tartalmazó részében a szülési, illetve a szociális segély rovatnál dönteni kell a segély adóköteles vagy adómentes kifizetéséről.

A „Segélykérő lap" negyedik, a segélyfolyósítást tartalmazó részében fel kell tüntetni, hogy a kifizetett segély adóköteles vagy adómentes. Adóköteles segély esetén a levon adóelőlegről, a kifizetésről és az átadott adóigazolásról a segélyben részesítettet nyilatkoztatni kell.

A segélyezéssel kapcsolatos teendők nem kis feladatot rónak az alapszervezetekre, a segélyezési bizottságokra. Mindezek ismeretében, kérjük az alapszervezeteket, hogy a segélyben részesülő tagság, illetve az alapszervezet gazdálkodásának védelmében a segélykérelmek elbírálásánál, kifizetésénél az adómentesség vagy adófizetési kötelezettség elbírálásánál az SZJA törvényben foglaltak szerint járjanak el.

Krassói Sándor

Peronokra telepíthető információs szigetek

A Helyelosztó és Információs Központ tevékenysége kevésbé látványos, ám szerepe ennek ellenére jelentős. Annál is inkább, mert belföldi és nemzetközi kapcsolata az utasok kényelmét szolgálja.

A nyár vége felé közeledik. Az idegenforgalmi mérleget azonban még korai lenne megvonni, hiszen az előző évben is csak július közepétől tetőzött a forgalom. Hasonló a helyzet most is. *Hrobár Mihály* irodavezető elmondotta, hogy a nemzetközi helybiztosításban már a korábbi években nagyot léptek előre. Kapcsolódásuk az elektronikus helybiztosítási rendszerhez lehetővé tette az ülő-, fekvő- és hálóhelyek közvetlen lekérését Frankfurtból. Az utasok kívánságát másodpercek alatt teljesíteni tudják.

— Lesz-e hasonló műszaki fejlesztés a belföldi helybiztosításnál?

— Úgy vélem, igen — válaszolta. — *Ma már az InterCity, és a belföldi expresszvonatok helykészletének mintegy 86 százalékát számítógépes tárolás alatt tartjuk.* Menetrendváltozáskor friss adatokkal feltöltjük, amelyhez aztán hozzáférhetnek a fejpályaudvarok, s az igazgatósági székhelyállomások. A nálunk maradó 14 százalékos készletből a páratlan irányú vonatok utasait szolgáljuk ki. De néhány nagyobb állomás továbbra is helykontingense útján adja el a helyjegyeket. A háromezer/darab hely csupán minimális mennyiség a napi 28 ezres helykészlettel szemben.

— Az előző években a létszám nagyobb volt, s a diagramokból dolgozva „utaltak" ki helyeket. Ma hányan végzik ezt a munkát?

— *A korábbi éveknél nagyobb feladatot kevesebb, ötvenhét munkatársunk látja el.* Mindannyian rendelkeznek megfelelő vizsgákkal. Beosztásuk megoszlik a helybiztosítás, valamint a nemzetközi és belföldi információ között. Néhányan több nyelven is beszélnek.

Könczöl Ferencné, a vasutas-szakszervezet helyi szervezetének titkára is bekapcsolódott a beszélgetésbe. Elmondta, hogy kettő kivételével a többiek megmaradtak a Vasutasok Szakszervezetében.

— *Elégedettek vagyunk szakszervezetünk tevékenységével. Az érdekképviselet ellátása esetenként ugyan problémákkal jár, de a józan megegyezés mindig segít. Kiegyensúlyozott munkahelyi légkör teszi lehetővé számunkra a panaszmentes munkát.*

A belföldi helybiztosítás jelenlegi helyzetéről *Hrobár Mihály* elmondta még, hogy az országban nyolc helyen van közvetlen kapcsolat a hálózattal. Távolabbi cél, hogy műszaki fejlesztéssel átfogják a hálózat egészét. Ehhez még öt számítógépre lenne szükség! Ezzel elérnék, hogy az „állomási-gyűjtők" egymástól minden irányban, és mások pedig tőlük kérhetnének le helyeket.

Matyák Gyula az utastájékoztatás számítógépes rendszeréről mondja:

— A szoftwert a TBKF készítette a mi adatszolgáltatásunkkal. A menetrendi adatokat, elveket, és a díjszabási előírásokat mi kézreadtuk. *Teljesen belső vasúti fejlesztéssel elkészült a prototípus.* De szükség lenne a regionális fejlesztés megindítására is. Az informátorok képzése, gyakoroltatása már megkezdődött, hogy terveink szerint bekapcsolódjunk a gépi utastájékoztatásba.

— Ez jelentheti a jövő információját?

— *Vélhetően igen. A rendszer peronokra is kitelepíthető, mint információs-sziget.* S ezzel a külföldiek számára a nyelvi gondok is megoldódhatnak. Kétségtelen, hogy az expóra gondolva a megoldás fejlesztése, kiszélesítése beilleszthető egy személyszállítási programba. Ehhez azonban pénzre van szükség, akár új erőforrások feltárása árán is.

A helyközpont dolgozói őrizve szervezettségüket, nem táplálnak illúziókat. Átérzik a gazdaság, a MÁV nehéz helyzetét, és abban saját szerepüket. Az a törekvésük, hogy mások megelégedésére, panaszmentesen dolgozzanak.

Sz. B.

Ügyeskedik a vasút

Talán az elsők között kezdett hozzá pár esztendeje a szombathelyi igazgatóság az alaptevékenységen kívüli bevételek szerzéséhez. Kezdetben kerékpárkölcsönzésekkel, javításra váró tehervagonok raktározás céljaira történő bérbeadásával foglalkoztak.

Az elmúlt időszakban az ilyen irányú ténykedésük kibővült, és a bevételek is megnövekedtek. *Az idei esztendő első felében a terület 90 állomásának mintegy harmada foglalkozott különböző pénzszerzési tevékenységekkel.* Amint azt *Szilágyi János* kereskedelmi osztályvezető-helyettestől megtudtuk, az ilyen címeken befolyt bevételek 12 millió forintot tettek ki. Ezen az összegen általában a megyeszékhelyek, a városok és a Balaton-parti vasútállomások és megállóhelyek osztoztak.

Öt megyében mintegy 50-féle tevékenységre béreltek területeket, helyiségeket, és továbbra is javításra váró vagonokat. Elsősorban a kis tőkeigényű, különböző üzleti tevékenységek a dominálóak.

Ezek mellett Celldömölkön a volt üzemi konyhát bérbe lehet venni teljes felszerelésével, helyiségeivel rendezvények, lakodalmak megtartására. Csákánydoroszlón, a 8-as számú főútvonal mellett parkolót bérelnek, ahol kereskedelmi tevékenységet is folytat a bérlő. Ugyanitt diszkontáruház is létesül. *Tapolcán vendégszobákat, tantermeket bérelnek a MÁV-tól. Balatonfüreden egy használaton kívüli vasúti épületben magánpatika nyílt.*

Pénzt hozott a MÁV „konyhájára" a szombathelyi és a zalaegerszegi vámudvar és a hozzá kapcsolódó szállítmányozás. Bevált a vasi megyeszékhelyi nemzetközi jegypénztár és valutaértékesítés. Eredményes a szentgotthárdi valutaváltási tevékenység is.

A távlati tervek is biztatóak. *Szilágyi János hangsúlyozta, hogy minden, többletpénzt hozó ötletet felkarolnak és támogatnak.* Egyre többen ismerik fel a MÁV-állomások sokoldalú lehetőségeit és előnyeit. Várhatóan még az ősz folyamán a legnagyobb csomópontokon megszervezik és megkezdik a cement értékesítését. Jó elképzeléseik vannak a Volán darabáruból visszakapott — volt MÁV-raktárak — hasznosítását illetően is. Ha minden összejön, Lentiben a vasút területén egy autószalon nyílik majd.

A különbevételek mellett ezek a tevékenységek növelik, színesítik — ez sem elhanyagolható — az egyes állomások, megállóhelyek szolgáltatási színvonalát. Ezzel többletkínálatokat biztosítanak az utazóközönség mellett a helyi lakosságnak is.

Sz. Jakab István

Loko-tábor Bőszobon

Turóczi Lajos, a Magyar Természetjáró Szövetség elnöke ünnepélyes zászlólevonással zárta be a bőszobi Loko-tábort. Szemünk hoszan követte a nemzeti színű zászlót, amelyet a kerékpáros természetjáró fiatalok jelképesen tovább vittek a jövő évi tábor felé.

— Mennyiben kapcsolódott be a természetjárók nagy programjába ez a tábor?

— *Ez a tábor a mi egyesületünknek, a Lokomotív Természetjárók Szervezetének tábora, amit azért találtunk ki, hogy a gyermekeinket a nyári szünidőben tábori körülmények között is foglalkoztassuk.* Ezzel két dolgot értünk el, egyrészt a gyermekeket természetközelbe hoztuk, túrákra vittük. A másik igazi szempont az, hogy a szülőket is tehermentesítjük, legalább két hétig, azzal, hogy a nyári szünidő alatt mi gondoskodunk a gyermekekről. A házirend értelmében a szülők két hét alatt nem jöhetnek a tábor közelébe sem. A tábornyitásra idehozzák a gyermekeket, és záráskor értük jönnek.

— Mi van a házirend mögött?

— *Tulajdonképpen a régi cserkésztáborok emlékét próbáljuk felidézni.* Bár ez a tábor soha nem volt igazi cserkésztábor. Nálunk ezek a gyermekek nem folytatnak rendszeres természetjárást, mert nincs rá lehetőségük iskolai és egyéb elfoglaltságuk miatt. A gyermekek részére a Loko lehetőség arra, hogy év közben is kirándulhassanak. Így a táborban nem lehetett azokat a módszereket, fegyelmet alkalmazni, ami egy cserkésztáborban kötelező. Ez a tábor inkább üdülőjelleggel működött.

— Nem sajnálja, hogy végleg bezár a bőszobi tábor?

— Sajnálom, de mit tehetünk. A korábbi kulcsos házakat is ugyanúgy el kellett hagynunk, mint most a bőszobit. *Évtizedeken át gyakorlat volt, hogy a természetjárók, ha létrehoztak valamit, utána elvették.* A hajdan elhagyott üdülők közül is sokat rendbe tettünk, és amikor látták, hogy az jó dolog, csináltak belőle luxusüdülőt. Ugyanez volt az elhagyott turistaházakkal, sokat elvettek tőlünk.

— Pihenni vagy dolgozni jött ide?

— Dolgozva pihentem. A fiatalok, *Hományi András* és *Bödör Tamás* vezették a tábort. Az is fontos, hogy érezzék a gyermekek, hogy azok vezetik őket, akik közülük valók. Mi nem mindig tudjuk megtalálni a megfelelő hangot.

B. L. A.

Mozgalmas nyár a farkashegyi repülőtéren

Az egyre nehezedő anyagi feltételek ellenére „talpon maradt" a MÁV Repülő és Ejtőernyős Sportegyesület, s szakosztályai újabb és újabb figyelemre méltó eredményeket érnek el.

A vitorlázórepülők áprilisban (a tavaszi szünet idején) a kezdő növendékeknek tartottak kiképzési repüléseket a farkashegyi sportrepülőtéren, májusban pedig az osztrák testvérklubbal rendeztek ugyanitt közel háromhetes „edzőtábort".

Június közepétől három héten át a vasutas szülők gyermekeit látták vendégül egyhetes turnusokban. A hagyományosan változatos, érdekes programokban ezúttal is a repülésé volt a főszerep. Ugyanis valamennyi kis táborlakó (a szülők előzetes engedélyével) a kétüléses „Góbé" kabinjában gyönyörködhetett a magasból a festői szépségű tájban, s (a kedvező időjárásnak köszönhetően) Budapest madártávlatú látványában. Emellett megcsodálhatták az ejtőernyősök látványos bemutató ugrásait, valamint a hőlégballonozás sajátos szépségéből is ízelítőt kaptak. Nem véletlen, hogy akikkel beszéltem, valamennyien azt hangoztatták: *szeretnének jövőre újra eljönni a repülőteri gyermektáborba!* S itt említem meg, hogy ez év tavaszán *Pankucsi István* vezetésével befejezték a faház vizesblokkjának teljes felújítását.

Alighogy bezárt a gyermektábor, a sportrepülők — akikhez ezúttal osztrák, svájci, holland, német, dán, svéd pilóták is csatlakoztak — vették birtokba a MÁV-osok létesítményeit, s a kedvező időjárást kihasználva, sorra teljesítették a különböző feladatokat, a magasabb vizsgafokozatok feltételeit. (Eddig például öten szerezték meg az ezüstkoszorús vitorlázórepülő teljesítményjelvényt.) Közben mind több szó esett arról is, hogy augusztusban a „veterán" vitorlázórepülőgépek tulajdonosai jönnek majd vendégségbe, akik egyúttal versenyezni is fognak egymással. (Mindenesetre érdekes látvány lesz!)

Természetesen, a MÁV dolgozóit, hozzátartozóit mindvégig megkülönböztetett rokonszenvvel várják a „vasutas" repülők.

Büki Péter

Lakáscsere

Eladó Szarvas szélén 500 négyszögöles portán 66 négyzetméteres (54 négyzetméteres tetőtérbeépítési lehetőséggel) félkész téglaépítésű családi ház, mely üdülőnek is alkalmas. Érdeklődni lehet: B. Horváth Katalin, 6701 Szeged Pf. 219.

Elcserélném szombathelyi 2 szoba, hallos, összkomfortos, IV. emeleti, liftes, vállalati bérlakásomat budapesti lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 155-8067, vagy a 176-6309-es telefonszámokon egész nap.

Eladó Százhalombattán 2 szobás, 52 négyzetméteres, tehermentes, VIII. emeleti lakás, áron alul. Érdeklődni lehet: a helyi IBUSZ-irodában.

Elcserélném 62 négyzetméteres, 1 külön bejáratú és 2 egymásba nyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-lakásomat hasonló fokozatú 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: a 127-3963-as vagy a 164-2536-os telefonszámokon.

Elcserélném Gacsály községben (debreceni lg.) 60 négyzetméteres, előkertes, melléképület, pince, padlás, teljesen különálló szolgálati lakásom pesti vagy Pest környéki másfél szobás lakóteleni lakásra. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: az 56-32, 55-67-es üzemi telefonszámokon Farkas Józsefnél.

Elcserélném Kőbánya-felső állomásnál 34 négyzetméteres, szobakonyhás, komfortosított, gázfűtéses, önkormányzati, udvari lakásomat másfél szobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 64-56-os üzemi telefonszámon.

Elcserélném Sopron közelében lévő, lövői másfél szobás, kertes, MÁV-lakásomat, hasonló budapesti vagy Pest környéki lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: személyesen vagy levélben: Lovas Ferenc, Lövő, 34. őrház.

Elcserélném 60 négyzetméteres, 2 szobás, étkezős, cserépkályhás, földszinti, udvari, MÁV-lakásomat egy másfél szobás, komfortos tanácsi, külön bejáratú szobákkal, vagy kettő 20-25 négyzetméter körüli tanácsi lakásra. (Zugló előnyben.) Érdeklődni lehet: a 252-8337/69-es, 71-es melléken a délelőtti órákban.

Elcserélném 62 négyzetméteres, 2,5 szobás, mellékhelyiséges (nagy kertes, gyümölcsös, garázs, baromfiudvar) telefonos MÁV-lakásomat kisebb, 1,5 vagy 1 szobás tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 147-8839-es telefonszámon 18 óra után.

Elcserélném szentesi 63 négyzetméteres, első emeleti 1+2 félszobás MÁV-szolgálati lakásomat kecskeméti vagy kiskunfélegyházi MÁV-szolgálati laksára. Érdeklődni lehet: a 71-03-as üzemi telefonszámon egész nap.

Elcserélném Budapest káposztásmegyeri tanácsi 36 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos, földszinti lakásomat kecskeméti vagy budapesti hasonló lakásra, lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni lehet: Tóth István, Budapest, Galopp u. 7. 1046.

Elcserélném budaörsi MÁV-állomáson lévő 67 négyzetméteres 2 szobás, komfortos első emeleti, kertes lakásomat bármilyen budapesti 1 szobás, komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: a 252-3305-ös telefonszámon.

Elcserélném István telki megállónál lévő 67 négyzetméteres komfortos, gázkonvektoros 1+2 félszobás, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb nem szolgálati lakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: a 271-8555-ös telefonszámon egész nap.

Elcserélném budapesti, egy plusz két félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló győri lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 169-803-as városi telefonszámon.

Tizenhét év után ismét a döntőben

A kiskunhalasi vontatási főnökség ifjúsági tűzoltóraja szép sikert mondhat magáénak. A járási, megyei, majd a tiszántúliak versenyéből győztesen kikerülve július 3-án és 4-én Zalaegerszegen is bizonyították összeszokottságukat, küzdeni tudásukat. A *gróf Széchenyi Ödön* országos tűzoltóverseny fiúkategória 800 liter, perces kismotorfecskendő- és tűzoltóstafétában az előkelő 5. helyet szerezték meg. A *Tóth Tibor* vezette tizenegy fős legénység eredményéhez még két adat: tizenhét év után ismét a döntőbe jutottak, s ott egyedül ők képviselték a vasutas tűzoltókat.

— g —

Vásár Szegeden

— Holnap lesz százötven éve annak, hogy *Kossuth Lajos* támogatásával a Magyar Iparegylet döntött az első iparművi vásár megrendezéséről — kezdte beszédét július 3-án *dr. Kádár Béla*, a nemzetközi gazdasági kapcsolatok minisztere a Szegedi Nemzetközi Vásár kapunyitása alkalmából. Az immár 136 esztendős szegedi vásár az idén nemcsak a nevében változott. A korábbi évektől eltérően most főleg a kis- és középvállalkozások mutatkoztak be, szám szerint 330 kiállító több mint 36 ezer négyzetméteren.

A kiállítók között ott volt a Magyar Államvasutak is. A szegedi igazgatóság konténerpavilonjában a látogatók megismerkedhettek a MÁV 2000-rel, az igazgatóság személy- és áruszállítási munkájával. A helyszínen menet- és helyjegyek vásárlására, utazási, valamint szállítási ügyekben felvilágosítás adására is lehetőséget teremtettek. A vidékről érkezők a vásár nyitva tartása alatt, július 12-éig 50 százalékos kedvezménnyel utazhattak Szegedre.

— g —

Természetjárók találkozója

Kaposvárott rendezték a vasutas természetjárók harminckilencedik találkozóját. A helyszín egy évvel ezelőtt már eldőlt. A szervezők mindig igyekeztek olyan helyek között válogatni, ahol a találkozó a vasút szállláslehetőségeire épülhet. Ezúttal a MÁV Kaposvári Nevelő- és Diákotthon is ideális bázisnak bizonyult. A vasutas természetjárók kaposvári találkozóján kétszázharmincan vettek részt. Meghívásukra Erdélyből, az Erdélyi Kárpát Egyesülettől öten, a Csíki természetjárók közül pedig tízen jöttek el. A huszonhat természetjáró-szakosztály delegációja is ott volt Kaposvárott.

Mint ahogy *Szentgyörgyi Tamástól*, a Vasutas Természetjáró Szakosztály ügyvivőjétől megtudtuk, a háromnapos találkozó pénteken egy százhatvan kilométeres buszkörúttal kezdődött. Megnézték a barcsi újborokást, a szennai falumúzeumot, Nyugat-Baranya nevezetességeit, egészen Szigetvárig.

Szombaton három nagy gyalogtúra indult. A harminc kilométer hosszú túrán negyvenen, a tizenhét kilométeresen hetvenketten, a nyolc kilométeres kistúrán a maradék vett részt. Az első túra egészen messzire, Gálosfára vezetett, onnan a Rochenbauer kék emléktúra útvonalát járta vissza Kaposvárig. A közepes túrázók Simonfáig busszal mentek, ahonnan zegzugos és rosszul jelzett utakon jöttek vissza Kaposvárra. A harmadik túra résztvevői a Kaposvár szélén levő Gyertyánosi völgybe mentek. *Végül is mindenki megmozdult, az idősebbek és a fiatalok is.*

A túra után este nyolc órakor kezdődött a szellemi vetélkedő, amelyen tizenkét csapat vett részt. A villámkérdések olyan helységek leírását is tartalmazták, amelyet az 1853-as Magyarországi Demográfiai Szótárból válogattak. Az első helyezett csapat három ingyenhelyet kapott a negyvenedik találkozóra, amely 1993. június harmadik hétvégéjén lesz Budapesten.

Vasárnap, aki nem választotta az igali fürdőtúrát, az kaposvári városnézésen vehetett részt. A 39. találkozó résztvevői szép élményekkel utaztak haza.

B.

Vasutas eszperantisták Franciaországban

A szombathelyi igazgatóság eszperantó csoportjának kilenctagú küldöttsége július 16. és 23. között Franciaországban, a toulouse-i területi vasútigazgatóság eszperantistáinak a vendége volt. A delegáció tagjai érthetően könnyen szót értettek vendéglátóikkal. Első napon Párizs nevezetességeivel ismerkedtek, majd három napot töltöttek Toulouseban. *Meglátogatták a mintegy 800 ezres lélekszámú nagyváros legfontosabb nevezetességeit.* Megismerték a vasútállomást, a korszerű vasúti irányítótornyot és a 300 kilométeres óránkénti sebességgel száguldó TGV-vonatot.

A szombathelyi MÁV eszperantistákat fogadta a területi vasútigazgatóság vezetője és helyettese is. A látogatásról fényképes tudósítást közölt a helyi lap, a La Dépêche du dimanche, 1992. július 19-i száma.

A csoport Monaco és Velence érintésével érkezett haza. *A francia vasutas eszperantisták 1993-ban a vasiak vendégei lesznek.*

A szombathelyi igazgatóság eszperantó csoportja öt éve alakult. Húsz tényleges, 47 pártoló és 19 iskolás tagja van. Ezek közül mintegy félszázan beszélik és értik ezt a nemzetközi nyelvet, 17-en pedig nyelvvizsgával is rendelkeznek.

(Sz. Jakab)

Köszönet az üdültetésért!

Tisztelt Elnök Úr!

Engedje meg, hogy mint érintett szülő, ezúton köszönjem meg a Vasutasok Szakszervezete vezetőinek, és személy szerint önnek a lehetőséget, a szervezésben és a gyerekek kísérésében részt vett valamennyi munkatársának pedig áldozatos munkáját, melynek köszönhetően kisfiam, Szűcs Márton, egy csodálatos, élményekben gazdag három hetet tölthetett Görögországban, a vasutas-szakszervezeti gyerekcsoport tagjaként.

Úti beszámolójából az derült ki, hogy a szakszervezet vezetői és a munkatársak nagyon sok munkát fektettek abba, hogy a gyerekek gondtalanul élvezhessék a nyár örömeit és megismerhessék egy csodálatos ország népét és kultúráját.

Kérem, hogy a többi szülő nevében is tolmácsolja köszönetemet mindazoknak, akik gyerekeink számára azt a három hetet felejthetetlenné tették.

Szűcsné Czapp Ibolya

Vasutas dzsúdósokról az Ippon Magazinban

Az Ippon Magazin (a japán — ázsiai — küzdősportok szaklapja) nyári számában *Lőrincz Kálmán* vezérezredes, a Magyar Honvédség parancsnoka méltatja a japán küzdősportok szerepét a katonák felkészítésében. A dzsúdó Európa-bajnokságról szóló beszámolóban *Király Anita, Pusztai István* és *Illyés Miklós* (mindhárom MVSC) szerepléséről is olvashatunk. A hazai versenyek eredményeit böngészve az MVSC-ből *Király Ildikó, Szűcs Rita, Vandróczki Tímea, Kiss Márta, Veisz Marianna, Nagy Lilla, Máté Brigitta, Kiss Anita, Nagy Marianna, Virág Mónika, Lugosi Petra, Barta Zsolt, Nyeste Sándor, Rajdos János;* a PVSK-ből *Vészi Klára, Fekete Klára* és *Szigetvári Zsolt* szerepelnek a jelentősebb tornák érmesei között, s itt olvasható a junior női csapatbajnokságot nyert MVSC összeállítása is. Közülük számosan ott találhatók a felnőtt I. osztályú, illetve a junior korcsoport első félévi rangsorainak élcsoportjában.

A dzsúdósport témái mellett felelevenítjük a kötélhúzósport több évezredes történetének kezdeteiből, a magyar karatésok Európa-bajnoki sikereiről, az aikido krónikájából, az első magyar kendo EB-érem „születéséről", a kung-fu meglepő eredetéről, az olimpiai taekwon-do magyarországi kialakulásáról, s nem utolsósorban megismerkedhetünk *Növényi Norbert* kick-box világbajnokkal, aki az 1980. évi olimpián birkózásban szerzett olimpiai bajnoki címet.

B. P.

Sikeres modellkiállítás

Parányi síneken száguldó parányi mozdonyok, kocsik, s természetesen a hozzájuk tartozó parányi állomásokkal, — mindezek július 21-től két héten át együtt voltak láthatók Szegeden, a vasutas művelődési házban megrendezett repülő- és vasútmodell-kiállításon. A MÁVDE 3-as számú helyi körének kiállításán mintegy 300-400 vasútmodell, több tucat élethű, valamint arányhű repülőgép volt látható. Az öt terepasztalon száguldó kisvonatok robogását csillogó szemű kisgyerekek tekintete követte. Ismét bebizonyosodott, szükség van az ilyen látványosságokra, hiszen a nyitva tartás ideje alatt felnőttek és gyerekek egyaránt kedvüket lelték az igazihoz hű minivonatokban.

Domonkos András, a kör vezetője elmondotta: iparszerű vasútmodellgyártás alig van, ezért is értékes a vasútbarát amatőrök munkája, akik maguk is vállalkoznak arra, hogy kedvenc mozdonyaikat, kocsijaikat elkészítsék. Így került az egyik vitrinbe Domonkos András 17 vontatójárműve is.

— g —

Vállalati bérlakások eladása

A MÁV Budapesti Igazgatósága eladásra hirdeti az alábbi vállalati bérlakásokat:

1. Rajka, Bem u. 18/A. II. lh. fsz. 8. szám alatti 2 szoba komfortos, 50 négyzetméteres alapterületű, az ingatlan vételára (kikiáltási ára): 640 000 forint.

2. Rajka, Bem u. 18/B. I. lh. fsz. 2. szám alatti 2 szoba komfortos, 50 négyzetméter alapterületű, az ingatlan vételára (kikiáltási ára): 65 000 forint.

Az ingatlan megtekintését 1992. szeptember 3-án 11.30 órakor biztosítjuk.

Jelentkezést a jelen hirdetmény közzétételétől számított 30 napon belül, kizárólag írásban fogadunk el az alábbi címen:

MÁV Budapesti Igazgatóság, Igazgatási és Jogi Iroda, 1087 Budapest, Kerepesi út 3.

Lövészverseny

A közelmúltban a gyöngyösi kitérőgyártó üzem lőterén rendezte a Technikai és Tömegsportklubok Heves megyei Szövetsége a Köztársasági Kupa lövészverseny megyei döntőjét. Sportpisztoly számban ifi, junior leány, felnőtt nő, ifi fiú, junior fiú, és felnőtt férfiak vettek részt.

A hatvani vasutaslövészklub versenyzői csapatversenyben a másodikok lettek. A csapat tagjai *Hortyánszki Johanna, Shvella Ildikó, Hugai Katalin, Regős Zoltán, Balázs Béla* és *Balázs Tibor.*

Értékesítési raktárt nyitottak

A MÁV Budapesti Igazgatóság Anyaggazdálkodási Irodája Budapest Nyugati Szertárfőnökség területén (Budapest VI., Podmaniczky u. 24. szám alatt) 1992. augusztus 17-én *értékesítési raktárt nyitott.*

A raktár a MÁV fölös és elfekvő készleteit kívánja értékesíteni mind közületek, mind magánszemélyek részére.

Értékesítünk többek között

— ruházati és vegyipari termékeket,

— iparcikkeket (szerszámok, edények stb.)

— egyéb eszközöket, anyagokat.

A nyitva tartás ideje:

Hétfő: 1 csütörtökig: 8—14 óráig,

Pénteken: 8—12 óráig.

Érdeklődni Budapest Nyugati Szertárfőnökség telefonszámán lehet: postai: 149-1919; vasútüzemi: 47-62.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja

Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor

Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41 1068

Telefon, városi: 122-9872, üzemi 19-77

Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete

Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke

Előfizetési díj egy évre: 120 forint

92—5165. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460 6000

1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM 15. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. SZEPT. 10.

Távol az európai normáktól

Kiszolgáltatott munkavállalók

Interjú Sándor Lászlóval, az MSZOSZ alelnökével

Ha szeptember, akkor nemcsak új tanév, hanem magasabb fordulatszámra kapcsolt politikai nagyüzem is. Hatványozottan érvényes ez a szakszervezet-politikára, hiszen eseménydús, izgalmas hónapok előtt állnak az érdek-képviseleti szervezetek: választásokon mérettetnek meg, s az elért eredményektől függően alakul erősorrendjük, társadalmi támogatottságuk, elismertségük. A tét tehát nagy. Mi jellemzi azt a társadalompolitikai, gazdasági környezetet, amelyben a szakszervezeteknek meg kell küzdeniük fennmaradásukért, a munkavállalók bizalmáért. Erről beszélgettünk Sándor Lászlóval, az MSZOSZ alelnökével, aki már nem először ad interjút lapunknak.

— Milyen őszre számít?

— Nehézre.

— Miért? Mire gondol pontosabban?

— Mostanra kiderült, hogy amiről tavaly ősszel és idén tavasszal hallottunk, az túlzottan optimista előrejelzésnek bizonyult. A kormány azt ígérte, hogy túl leszünk a mélypontON és elindulunk a gazdasági növekedés útján. Nos, ma már mindenki láthatja és a bőrén érezheti, hogy ezek megalapozatlan prognózisok voltak. A rózsaszínű sikerpropagandáért most fizetünk.

— Melyek ennek a jelei?

— Nincs a kormánynak iparpolitikája és agrárpolitikai koncepciója, nincs semmilyen ötlete a munkanélküliség ijesztő mértékű csökkentésére. Nagyon súlyos a költségvetés hiánya, sok a probléma a privatizáció körül, nem látszik megoldás a válságos régiók gondjainak enyhítésére. Sajnos, nem őriztük meg a reálbérek pozícióját, még mindig nincs szociális törvény.

— Pedig ezek a témakörök folyamatosan a tárgyalóasztalokon szerepelnek.

— Az MSZOSZ ezeket az igényeket az Érdekegyeztető Tanács tavaly december 6—7-i ülésén már nyomatékkal szorgalmazta.

— Persze, nem akármilyen nagyságrendű kérdésekről van szó.

— Mi sohasem mondtuk, hogy az átalakulást meg lehet úszni munkanélküliség nélkül, az életszínvonal átmeneti csökkenése nélkül. Sohasem hangoztattuk, hogy nem kell bezárni a veszteségeket termelő, életképtelen üzemeket. De azt állítottuk, és most is mondjuk, hogy a jelen problémák mértéke nemcsak a multból hozott örökség. Ezúttal is kifogásoljuk, hogy a kormányzat figyelmen kívül hagyta a szakszervezetek jelzéseit, nem is mérlegelte érdemben javaslatainkat.

— Melyek voltak ezek az indítványok?

— Sorolom. Két éve a kormány asztalán fekszik az MSZOSZ privatizációs javaslata. Ott vannak a foglalkoztatási feszültségek csökkentésére vonatkozó elképzeléseink. Elküldtük a válságkörzetek gondjairól szóló elemzéseinket, a javasolt intézkedésekkel együtt. Elkészítettük az ár-ellenőrzésre vonatkozó ajánlásainkat. Számtalan kiegészítést, módosítást tettünk a tavalyi költségvetéshez. A visszajelzések elmaradása arról tanúskodik, hogy a kormánykoalíció — parlamenti gyakorlatához híven — velünk szemben is kizárólagosságra törekszik. Nem azt nézi, hogy mit mondanak, hanem azt, ki mondja. Sajnos az Érdekegyeztető Tanács is hasonlóképpen működik. Sem a munkaadók, sem a munkavállalók észrevételei nem kapják meg a megfelelő figyelmet, az érdemi kezelést.

— S az eredmény?

— Hét hónap elteltével a gazdaság teljesítőképessége idén sem javult. Elgondolkodtató adat: a vállalkozó szféra egésze egyharmadnyi adót fizetett be, mint a lakosság személyi jövedelem adója. A költségvetés egyensúlya érdekében már most érzékelhetők azok az

(Folytatás a 3. oldalon.)

Módosították a kollektív szerződést

A VSz közreműködésével több kedvező változás történt

A Vasutasok Szakszervezete az új Munka Törvénykönyve alapján ez év május elején kezdeményezte a kollektív szerződés módosítását. A munkáltató és a munkavállalói érdek-képviseleti szervek között folyó, hosszan tartó tárgyalássorozat után végül is szeptember 4-én született megállapodás a módosításról. Szakszervezetünk mindvégig aktív, kezdeményező szerepet fejtett ki a tanácskozásokon. A módosítások előrelépést jelentenek, pozitív módon érintik a dolgozókat. A megegyezés jelentőségét külön is növeli a munkáltató közismert gazdasági helyzete.

Milyen főbb kérdéseket módosítottak a munkáltatók és a szakszervezetek?

Ebédidő munkaidőn belül

A munkaközi szünetet (ebédidőt) ezentúl nemcsak az utazó dolgozók, hanem mások is (nappalosok és a fordulós dolgozók egy része) munkaidőn belül kapják. Ennek eredményeként munkanaponként, szolgálatonként húsz perccel kevesebb ideig kell a munkahelyen tartózkodni. A fordulós dolgozók egy része (ahol a forgalom nem teszi lehetővé a munkaidő megszakítását eddig is munkaidőn belül kapta a munkaközi szünetet, helyi függelék rendelkezése alapján. A mostani módosítás lehető teszi, hogy helyi függelék rendelkezése alapján a többi fordulós dolgozó is munkaidőn belül kapja a munkaközi szünetet. A munkáltató viszont 1993. január 1-jétől a munkaközi szünetet központi rendelkezés alapján valamennyi MÁV-dolgozónak munkaidőn belül biztosítja. Tulajdonképpen ez jelenti majd az Mt. egyértelmű végrehajtását.

Állomásbejárás, szolgálat átadás-átvétel szintén munkaidő.

Régi sérelem a fordulós dolgozók körében az állomásbejárásra, szolgálat átadás-átvételre fordított idő munkaidőként való el nem ismerése. A mostani módosítás értelmében az említett időket július 1-jei hatállyal munkaidőként kell elszámolni. Az ilyen idők tartamát helyi függelékben kell meghatározni.

Ha az egy szolgálatban töltött idő eléri a 12 órát, akkor az állomásbejárás, illetve szolgálat átadás-átvétel idejével a napi munkaidő nem növelhető, tehát göngyölítve a havi munkaidőhöz kell hozzáadni. A napi munkaidő mértékét nem érinti, ugyanis nem szolgálatban töltött időről — hanem előkészületi és befejezési (tehát kapcsolódó) időről van szó.

Emelkedett a kényszerszabadságon töltött idő díjazása.

Ismeretes, hogy foglalkoztatási gond következtében ez idő szerint meglehetősen sokan vannak kényszerszabadságon. Jó hír számukra, hogy július 1-jei hatállyal 65%-helyett 75%-os díjazás illeti meg őket. Ezzel szemben rögzítésre került, hogy kényszerszabadságra legfeljebb 3 hónapra küldhető a dolgozó.

Az érdek-képviseleti szervek célkitűzése 80%-os mértékű díjazás biztosítása volt a tárgyalások során. Figyelembe kellett venni azonban a munkáltató pénzügyi helyzetét is. Hangsúlyozni szükséges, hogy szakszervezetünk álláspontja szerint — melyre a tárgyalásokon a munkáltató figyelmét felhívtuk — a kényszerszabadság célja a munkahely megőrzése. *Ez azt jelenti, hogy munkahely megszűnés esetén rendeltetésszerűen nem alkalmazható.* Egyébként is a dolgozó csak meglévő munkahelyről szabadságolható. Esetenként ellenkező gyakorlatot is tapasztaltunk (ez munkaügyi vita tárgya lehet).

A munkaidőkeret képzésének új szabálya.

A tárgyalásokon a sokat vitatott kérdések közé tartoztak a munkaidővel kapcsolatos uj Mt. szabályok. Megszűnt az éves munkaidőkeret. Az Mt. a munkaidő mértékét napi 8 órában határozta meg. Az állandó nappalos dolgozók 5 napos munkahétben dolgoznak, 5×8=40 óra a heti munkaidőkeretük. A forduló, illetve utazó szolgálatot végző dolgozók viszont havi munkaidőkeretben dolgoznak. Ezt oly módon kell megállapítani, hogy a havi naptári napok számából hetenként kettő heti pihenőnapot levonunk és a fennmaradó napok számát szorozzuk 8-cal. Pl. ez év augusztus hónapban a naptári napok száma 31, ebből levonunk 10 heti pihenőnapot és a fennmaradó 21 napot szorozzuk 8-cal, kapunk 168 órát, tehát ennyi az érintett dolgozók havi munkaidőkerete.

Ezzel kapcsolatban figyelemre méltó, hogy hosszas vita eredményeként *a munkáltató külön megállapodásban vállalta, hogy a munkaszüneti napok fordulós és utazó dolgozók esetében 1993. január 1-jétől — egyáltalán nem számítanak be a munkaidőkeretbe.* Ha ily módon számítjuk ez év augusztus hónapban a havi munkaidőkeretet, ennek mértéke 160 óra (csak a példa kedvéért). Ez is olyan kérdésnek számított, amely állandó vitatéma volt a kollektív szerződést tárgyaló tanácskozásokon. Ezzel szintén lényeges feszültségforrás szűnik meg.

Az egy szolgálatban eltöltött idő mértéke.

Rendkívül nagy gondot okozott az új Mt. azon rendelkezése, hogy az egy szolgálatban eltölthető idő maximum 12 óra lehet. Ez alól csak akkor van kivétel, ha a munkakör egészben vagy részben készenléti jellegű.

Tekintettel arra, hogy a MÁV-nál egyes szolgálati beosztásoknál (ilyen pl. a kétbrigádos rendszer) munkáltatói és dolgozói érdek egyaránt fűződik ahhoz, hogy a 12 óra felső határt nem kezeljük mereven.

A helyi függelék felhatalmazást kapott arra, hogy kizárólag a napi munkaidő mértéke szempontjából az érintett munkaköröket — ha ehhez munkavállalói érdek is fűződik — részben vagy egészben készenléti jellegűvé nyilvánítása. Meg kell említenünk, hogy nem ez az igazi megoldás, hanem az, ahogy az Mt. vonatkozó szakaszát [120 par. (2) bek.] módosítják. A módosítást szakszervezetünk elnöke kezdeményezte az illetékes minisztériumoknál.

Tapasztaltuk, hogy aláírásgyűjtés indult az Mt. 117. par. (4) bek. módosítása tárgyában, ez a módosítás nem fejez ki munkavállalói érdeket, ugyanis a munkaidő mértékének

(Folytatás a 2. oldalon.)

Szakszervezetünkhöz látogatott a Szocintern munkabizottsága

Augusztus 27-én *Carsten Voigt*, a Német Szövetségi Parlament szociáldemokrata frakciójának elnöke vezetésével hazánkba érkezett a Szocialista Internacionálé munkabizottsága, amely tárgyalásokat folytatott több szociáldemokrata párttal és az MSZP-vel, hogy tájékozódjanak a hazai baloldal helyzetéről. A Szocintern közelgő berlini kongresszusára tekintettel újra megvizsgálják a magyar pártok tagságának lehetőségét.

A bizottság augusztus 28-án ellátogatott a vasutas-szakszervezet székházába is, ahol *Papp Pál*, a vasutas-szakszervezet elnöke köszöntötte a delegációt, továbbá a Szociáldemokrata Néppárt, valamint a Magyarországon működő szakszervezeti szövetségek képviselőit. A résztvevők kifejtették a szocdem-pártok szakszervezetekkel való együttműködésének lehetőségeit, rámutattak arra, hogy mennyire fontos a választások előtt a különböző szociáldemokrata eszméket valló pártok és szakszervezetek összefogása.

Király Zoltán képviselő arról tájékoztatta a vendégeket, hogy a jelenlegi politikai viszonyok között, miért volt fontos létrehozni a Szociáldemokrata Néppártot. A közeljövő egyik alapvető célja, hogy a most szerveződő párt minél előbb helyet kapjon a Szocialista Internacionálé tagjai között.

Értékesítési igazgatók gárdonyi tanácskozása

A német, az osztrák és a magyar vasutak értékesítési igazgatói augusztus 31-én és szeptember 1-jén a gárdonyi vasutasüdülőben tanácskoztak a kereskedelmi kapcsolatok fejlesztésének lehetőségeiről. A jó légkörben folytatott megbeszéléseken megállapodás is született, amely szerint Németországban és Magyarországon a vasutak egymás nevében, kölcsönös fuvarszervezői tevékenységet fejtenek ki az érdekelt vállalatoknál. Az aláírók bíznak abban, hogy az együttműködés eredményeként a külkereskedelemben is meghatározó német—magyar viszonylatban növekszik a vasúti fuvarozás részaránya.

A megbeszéléseken körvonalazódott az is, hogy a német és az osztrák vasutak milyen formában nyújthatnak hathatós segítséget — elsősorban szakemberek képzésével — a MÁV-nak marketingismereteik átadásában.

A tanácskozás befejező napján *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója is találkozott az értékesítési igazgatókkal.

Közlemény

A Vasutasok Szakszervezete megnyugvással veszi tudomásul, hogy az aktív vasutasság jelenleg mintegy öt százalékát képviselő Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete (VDSZSZ) — belátva eddigi álláspontja tarthatatlanságát — nem akadályozza tovább a MÁV-alkalmazottak 53 százalékát érintő, az elbocsátások mérséklését célzó részmunkaidős foglalkoztatás kapcsán a MÁV részére korábban már odaítélt — és eddig a VDSZSZ vétója miatt visszatartott — 230 millió forintos támogatás kifizetését.

A VDSZSZ ez ügyben tanúsított, elsősorban szervezeti önérdek által motivált ellenállása — amelyet végül a MÁV vezetésével szemben támasztott követelések bármelyikének teljesülése nélkül volt kénytelen feladni — három hónapon keresztül mintegy 2000 vasúti dolgozó munkahelyét veszélyeztette, és bizonytalanná tette a 13. havi fizetés szeptemberben esedékes második részének teljes körű kifizetését is.

A Vasutasok Szakszervezete e konkrét eset kapcsán is messzemenőkig elutasítja azt a szakszervezethez nem méltó magatartást és gyakorlatot, amely súlyos gazdasági és foglalkoztatási körülmények közepette a feszültségek felelőtlen élezésével, öncélú hangulatkeltéssel, a munkavállalók megosztásával és biztontalanságban tartásával kíván magának politikai és szervezeti tőkét kovácsolni.

Vasutasok Szakszervezete

Az ausztriai Welsből megérkezett a kamionokat szállító szerelvény, a városi Ro-La terminálra

Tudósítás a 4. oldalon (Visi Ferenc felv.)

Módosították a kollektív szerződést

A VSz közreműködésével több kedvező változás történt

(Folytatás az 1. oldalról.)

meghosszabbítására vonatkozik, ez pedig nem lehet célunk.

A munkarend megváltoztatása.

Szigorodott a munkaidő-beosztás megváltoztatására vonatkozó szabály. A munkavállaló munkaidő-beosztását — eltérő megállapodás hiányában — csak akkor lehet módosítani, ha arról legalább egy héttel korábban értesítették (ez az időtartam korábban 3 nap volt).

Hetenként kettő pihenőnap (pihenőidő).

Változtak a forduló-, illetőleg az utazószolgálatot ellátó dolgozók heti pihenőnapjaira vonatkozó szabályok.

A forduló-, illetve utazószolgálatot ellátó dolgozó heti kettő pihenőnapra jogosultak. (Ahány szombat, vasárnap van az adott hónapban.) Ezt oly módon kell kijelölni és kiadni, hogy a két szolgálat között legalább 42 óra megszakítás nélküli pihenőidő legyen. Ebbe az időtartamba egy teljes naptári napnak bele kell esni. A 42 óra pihenőidőt úgy kell biztosítani, hogy abba havonta legalább egy alkalommal egy teljes vasárnap is beleessen.

A következő hónap pihenőnapjait legkésőbb a megelőző hónap 23-ig kell kijelölni, és erről a munkavállalót kimutathatóan értesíteni kell. A pihenőnapot annak kezdő és befejező időpontjai feltüntetésével kell kijelölni. Helyi függelék rendelkezése alapján kettőnél több pihenőnap összevontan is kiadható.

A különböző fordulókra vonatkozó előírások:

12/36 (kétbrigádos rendszer) forduló esetén a 36 órás szabadidőből is kiadható egy heti pihenőnap. Lényeges előírás azonban, hogy a dolgozó kérésére havonta legalább egy alkalommal kettő pihenőnapot összevontan — szombaton és vasárnap — kell kiadni. A dolgozó ezt a megelőző hónap 23. napjáig kérheti. *Négybrigádos rendszer esetén a heti kettő pihenőnapot a két szolgálat közötti hosszú szabadidőből kell kiadni.* 12/24-es szolgálat esetén a heti kettő pihenőnapot közbeváltással kell biztosítani. Egy közbeváltással kettő heti pihenőnapot lehet kiadni.

Az utazó dolgozókra vonatkozó egyes előírások:

Általános szabály, hogy a heti pihenőidő tartama legalább 50 óra. A munkavállaló egyetértésével ettől el lehet térni, de a pihenőidő 42 óránál rövidebb nem lehet.

Fontos tudni, hogy az új Munka Törvénykönyve megváltoztatta a heti pihenőnapon végzett munka díjazását. Ha a dolgozó heti pihenőnapján munkát végzett és ehelyett másik pihenőnapot kap, emellett megilleti a heti pihenőnapon végzett munka rendes bére és 50%-os bérpótlék. Ennek hiányában (tehát ha nem kapott másik pihenőnapot) 100%-os bérpótlék illeti meg. (Rendes munkabérén felül.)

Fentiekből következik, hogy a heti pihenőnap „áthelyezése" néven ismert helytelen gyakorlat nem folytatható. Ha a dolgozó heti pihenőnapján munkát végzett, annak megváltásáról beszélünk az előbbiekben ismertetett szabályok szerint.

A végkielégítés új szabályai:

Széles körben ismeretes, hogy szakszervezetünk már ez év márciusától szorgalmazta a kollektív szerződés 14. par. 2. pontjának törlését, mert azt jogszabályellenesnek és méltánytalannak találtuk.

Ez a pont arról rendelkezett, hogy akik létszámleépítés, illetve átszervezés során — áthelyezést, korengedményes nyugdíjazást, részmunkaidős foglalkoztatást nem fogadnak el, végkielégítés nem illeti meg őket.

Az új szabály a következő:

A Munka Törvénykönyve értelmében (95. par.) a dolgozót végkielégítés illeti meg, ha munkaviszonya a munkáltató rendes felmondása vagy jogutód nélküli megszűnése következtében szűnik meg.

A végkielégítésre való jogosultság feltétele, hogy a munkaviszony a munkáltatónál fennálljon.

(Ennek részletesebb ismertetésére következő számunkban visszatérünk.)

A kollektív szerződésen előírt pluszjuttatás nem illeti meg a dolgozót, ha a:

létszámleépítés, átszervezés során a

— hazai vasútnál, vagy a

— MÁV által vagy részvételével alapított gazdasági társaságnál a részére felajánlott munkahelyet nem fogadja el. Természetesen a munkavállalót az Mt. rögzített mértékű végkielégítés ez esetben is megilleti.

Ha a gazdasági társaságnál a MÁV részaránya 51%-ot nem éri el a munkakört csak akkor kell megfelelőnek tekinteni, ha a dolgozók átlagkeresete az előző munkakörében elért átlagkeresetének legalább 90%-át eléri.

Ha a munkavállaló a korengedményes nyugdíjazásra vonatkozó munkáltatói ajánlatot nem fogadja el, csak annyi havi vállalati végkielégítésre jogosult, mint amennyi a jogszabály alapján járó végkielégítés alapját képező hónapok és az öregségi nyugdíjig hátralévő hónapok különbsége. Az Mt. szerinti mérték ez esetben is megilleti a dolgozót.

Szakszervezetünk eredetileg az ismertetett korlátozó szabályok eltörlését kezdeményezte. Kompromisszum eredményeként született az említett megoldás. Ismerve a munkaerő-piaci helyzetet, bizonyára kevés olyan dolgozó lesz, aki a felajánlott megfelelő munkahelyet vagy a korengedményes nyugdíjazást nem fogadja el. A megfelelő munkahely kritériumait a Kollektív Szerződés 14. paragrafusa részletesen rögzíti.

Egyéb módosítások

A munkaszerződésben meg lehet állapodni változó munkahelyben. A Kollektív Szerződés 7. paragrafusának új szövege előírja, hogy változó munkahelyre történő alkalmazás esetén a munkaszerződésben a foglalkoztatás területén is pontosan be kell határolni (pl. egy adott főnökség működési területe). Ez azért fontos, mert csak e területen belül változhat — egyoldalú szolgálati utasítás alapján — a dolgozó munkahelye.

Az új Munka Törvénykönyve csak „védett" korban (öregségi nyugdíj előtti öt éven belül) ismeri a felmondási korlátozást. A felmondási korlátozás azt jelenti, hogy a dolgozó munkaviszonya csak „különösen" indokolt esetben szüntethető meg munkáltatói rendes felmondással. **A kollektív szerződés ezt a kört bővítette:** előírta, hogy csak különösen indokolt esetben szüntetheti meg a munkáltató rendes felmondással annak a munkavállalónak a munkaviszonyát, aki legalább 20 évi folyamatos MÁV munkaviszonnyal rendelkezik.

A különös indok fennforgásának megállapításához mindig olyan súlyos ok szükséges, amely mellett a munkáltató részére tarthatatlanná válna vagy aránytalan terhet jelentene a munkaviszony további fenntartása. Ilyen ok felmerülhet a dolgozó személyével kapcsolatban (pl. súlyos kötelezettség szegés) vagy a munkáltató gazdálkodása körében. Az átszervezés és a létszámcsökkentés önmagában azonban nem „különös" ok, csak akkor, ha a munkáltatónál nem várható el (nincs számára alkalmas munkakör) a dolgozó további foglalkoztatása.

A kollektív szerződés mostani módosítása újabb lépéssel járul hozzá a munkavállalók helyzetének javításához, amely összességében nem lebecsülendő eredmény a mai helyzetben.

Dr. Garabon Sándor

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsának állásfoglalása

az ÉT gazdasági és szociális fórumán kötött megállapodások teljesítéséről

A munkavállalók 1992. évi szociális helyzetét meghatározó döntések kialakítása előtt, az ÉT 1991. december 6—7-i ülésén az MSZOSZ kezdeményezésére a munkavállalói oldal több konkrét ponton aggályait fejezte ki a gazdasági prognózisokkal kapcsolatosan, túl optimistának ítélte azokat. Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa aggodalmai sajnos beigazolódtak, hiszen nyolc hónap tapasztalatai igazolják, hogy a magyar gazdaság teljesítőképessége nemhogy stagnál, hanem visszaesett, a munkanélküliség messze meghaladja az előirányzott mértéket, a térségi válságok megoldatlanok, a munkavállalók és nyugdíjasok reálbér-, illetve reáljövedelem-pozíciója tovább romlik, a költségvetés deficitje a tervezett bevételek túlbecslése miatt már az egész évre tervezett mértéket is meghaladja.

A tervezettől eltérő pozícióromlás a munkavállalóknál és a nyugdíjasoknál különösen súlyos következményekkel jár, hiszen a terhek nagy része őket sújtja, s az egyensúlyi hiányok megoldása érdekében kilátásba helyezett intézkedések nagy része is őket terhelné. Miközben a gazdálkodó szférában egyre nagyobb arányt képviselnek azok, akik nem tesznek eleget kötelezettségeiknek (adó, TB járulék, vámok befizetése stb. — ily módon kivonják magukat a közteherviselés alól) addig a személyi jövedelemadót automatikusan levonják, az áremelések az alapvető fogyasztást érintik elsősorban (háztartási energia, gyógyszerek, élelmiszer, szolgáltatások). Mindezeket a feszültségeket növelik, hogy a családi pótlék növelése nem a megállapodások szellemében teljesül, *az alapegészségügyi ellátás és az állami oktatás térítésmentessége megkérdőjeleződött, s a legelesettebbeket érintő átfogó szociális törvény továbbra is késik.*

Az ET június 17-i ülésén az MSZOSZ képviselői a gazdaság állapotával, a szociális helyzettel összefüggő álláspontunkat következetesen képviselte és újólag hangot adott annak, hogy a szakszervezetek által kezdeményezett intézkedéseket (válságtérségek problémáinak megoldása, a termelőkapacitások védelme, államháztartási reform megvalósítása, nagy elosztó rendszerek átalakítása, aktív foglalk ztatáspolitikai eszközök stb.) a kormányzat haladéktalanul tűzze napirendre és a valós problémákra koncentrálja figyelmét.

Bár a kormány ígéretet tett egyes konkrét kérdések (például minimálbér, tripartit árellenőrzés, megélhetési költségindex számítás) vizsgálataira, bizonyossá vált, hogy a munkavállalókat, azok családjait érintő lényegvető kérdésekben (reálbér, reáljövedelempozíció megőrzése, családi pótlék megállapodás szerinti emelése, munkanélküliség megfékezése, átfogó szociális törvény kidolgozása) nem vállal kötelezettséget.

Mindezeken túlmenően az 1993-as évvel kapcsolatosan megismert elgondolások sem elfogadhatóak. Nyilvánvaló, hogy a gazdaságpolitika prioritásai között nem szerepel a foglalkoztatási feszültségek csökkentése, továbbra is egy túlcentralizált jövedelemelvonás (növekvő mértékben a lakosságtól) és egy pazarló, diszfunkcionális kiadásokat finanszírozó költségvetés a jellemző. A rendelkezésünkre álló ismeretek alapján a munkavállalók megbizonyosodhatnak arról, hogy az elmúlt 2 évben hozott áldozatok értelmetlen áldozatok voltak, mert a gazdaság alapvető állapota nem javult, *az általános visszaesés közepette a társadalmi különbségek ugrásszerűen nőttek, s a terheket ma már szinte teljes egészében a bérből és fizetésből, valamint nyugdíjból élők viselik.*

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa — érzékelve a munkavállalók és nyugdíjasok nagy részének mindennapi megélhetési gondjait, fokozatos leszakadását, a periféria felé sodródás veszélyét — felhívja a kormány figyelmét, hogy a társadalmi béke megőrzése érdekében a korábbi szakszervezeti javaslatokat újólag vegye fontolóra.

1. A foglalkoztatási szempontokat tekintse a gazdaságpolitika egyik fő prioritásának. A gazdasági racionalitás és a foglalkoztatás együttesen gyakoroljanak hatást a privatizációra, a munkahelyek, a magyar termékek védelmére, az import- és vámpolitikára, a térségi válságok megoldására, az új munkahelyek teremtésére. A konkrét állami szerepvállalás, az adó-, hitel- és kamatpolitika segítse elő e célok megvalósulását.

2. Csak az a tervváltozat fogadható el, amely biztosítja a reálbérek és nyugdíjak értékmegőrzését. *Mindezen érdekében a szabad bérmegállapodások összes feltételét ki kell alakítani:* eltörölni a bérnövekményadót, elősegíteni a tarifális bérmegállapodásokat, a minimális bérek emelését a megélhetési költségek növekedésével összehangolni. A nyugdíjak emelését célszerű a nettó bérek növekedéséhez igazítani. Az ármozgások ellenőrzését tripartit rendszerben, egyeztetések útján célszerű megvalósítani.

3. A munkavállalókat terhelő adók csak összefüggésükben vizsgálhatók (SZJA, ÁFA, fogyasztási adó, helyi adók) és együttesen a munkavállalók mint jövedelemtulajdonosok pozíciója nem romolhat. A tervezett 2 kulcsos ÁFA rendszer elfogadhatatlan, de az MSZOSZ nem zárkózik el az ÁFA jelenlegi rendszerének módosításától, ha ez a közteherviselést szolgálja. Az adókkal kapcsolatosan azonban az MSZOSZ hangsúlyozza a költségvetés kiadási tételeinek átfogó felülvizsgálatát, a funkció nélküli kiadások leépítését, az állami irányítás differenciált karcsúsítását.

4. *Az MSZOSZ szükségesnek tartja, hogy a Társadalombiztosítási Önkormányzatok 1993. elejéig létrejöjjenek* és a társadalombiztosítás területén mindaddig további visszafordíthatatlan reformfolyamatok ne induljanak el. Az önkormányzatok a valós lehetőségek megismerése, a szükséges profiltisztítás után döntsenek a nyugdíjkorhatár ügyében, az ellátások szintjében.

A leszakadó rétegek megvédése érdekében nem halasztható tovább az átfogó szociálpolitikai törvény elfogadása. Az MSZOSZ olyan tárgyalásokat sürget, ahol az összetartozó területek együttes áttekintésére kerül sor, koncepcionális döntések születnek, és megállapodás történik a bevezetés garantált ütemére.

5. Az MSZOSZ igényt tart arra, hogy a részletdöntések meghozatala előtt az Érdekegyeztető Tanácsban átfogó gazdasági-szociális megállapodás jöjjön létre, e tanácskozások sikeréhez javaslataival készen áll hozzájárulni.

Hatvan éve indult el a Kandó

1932. szeptember 12-én, nem kis feltűnést keltve útnak indult Magyarország első villamos vontatású vonata. E szerelvény ekkor Komáromig, két évvel később Hegyeshalomig közlekedett *Kandó Kálmán* világra szóló sikerű alkotásával az élén. Aztán hosszú évtizedekre megrekedt a magyar vasútvillamosítás. Jellemző, hogy 1960-ban mindössze 335 km hosszúságú pályán 7,7 százalék volt a villamos vontatás aránya. Bár ekkorra már nyilvánvaló volt, hogy a gőzöskorszakot hamar el kell felejteni, a vasúti vontatás jövőjét sokan — nyilván az olcsó szovjet kőolaj bővületében élve — a dízelesítésben látták.

— *Már a dízelesítés terén bekövetkezett lépésváltás is elhibázott dolog volt* — mondta *Lakatos Béla* villamosmérnök, az első tirisztoros, V 63. sorozatú mozdonyok egykori reszortosa. — Az ötvenes években akkor kezdtünk új mozdonytípus fejlesztésébe, amikor más országokban már fejlett technológiával megkonstruált járműveket gyártottak. Ezzel a műszaki kultúrával versenyt futni értelmetlen és nagyon drága. A másodrendű fővonalakat is akkor kellett volna dízelesíteni, amikor erre még megvolt a megfelelő gazdasági háttér, amikor még e tekintetben világelső volt Magyarország. Mint ahogy a fővonalainkat is villamosítani lehetett volna.

— Ifjú fejjel emlékszem, mekkora esemény volt, amikor 1963-ban NOHAB-ok kezdték hordani a nyíregyházi gyorsokat — folytatja *Lakatos Béla* —, holott ekkor már régen villamos mozdonyoknak kellett volna erre futniuk. Csak akkoriban még élt az a szemlélet, hogy síkpályára jobb a dízel, mint a villamos mozdony. Ez persze nem igaz, hiszen a villamos vontatás a többletráfordítással együtt is olcsóbb. Azt is tekintetbe kell venni, hogy hazánk nem dúskál energiahordozókban, áramot előállítani pedig jóformán mindenből lehet.

A villamos vontatás az országos felhasználásnak legfeljebb 4-5 százalékát teszi ki, tehát a legenergiainségesebb időkben is használható. Az erőműveket a leggazdaságosabban lehet kihasználni az éjszakai áruszállítással. És az sem hagyható figyelmen kívül, hogy a villamos áram a legtisztább energia, ami pusztuló környezetünket tekintve az egyik legfontosabb szempont.

— thorday —

Szeretnék gyorsítani az átszervezést

Szakszervezetünk GSZ-tanácsa kifogást emelt

A gépészeti és járműfenntartási főosztály egy korábbi vezetői értekezlet döntését véleményezésre elküldte szakszervezetünk gépészeti szakszolgálati tanácsának. Ennek lényege az, hogy a korábbi megállapodásokhoz képest gyorsítani szeretnék az átszervezéseket. Az előterjesztés rövidített szövegét és a GSZT állásfoglalását az alábbiakban közöljük.

Az 1991/92. évre tervezett átszervezések időarányosan teljesültek. Ennek hatására a létszám-megtakarítás 276. Kapacitásvizsgálat alapján több kocsijavító műhelyt megszüntettek, illetve a jövőben szüntetnek meg. Ezek: Rákosrendező, Felsőgalla, Almásfüzitő, Rajka, Makó, Komárom, Győr, Berente, Salgótarján-külső és Sátoraljaújhely.

Több vontatási főnökséget kirendeltséggé, illetve telephellyé alakítottak, vagy készülnek alakítani. Az eddig végrehajtott átszervezés: Komárom, a győri vont. főn. kirendeltsége lett; Dorog, a budapesti északi vont. főnökségé; Vác, a Bp. Északi vont. főnökségé; Jászapáti, a Füzesabony vont. főnökségé; Bátaszék, a pécsi vont. főnökségé; Gyékényes, a nagykanizsai vont. főnökségé; Pusztaszabolcs, székesfehérvári vont. főnökségé; Keleti vontatás, és a Keleti műszaki kocsiszolgálat a Keleti gépészeti főnökséghez került.

A MÁV gépészeti és járműfenntartási főosztálya még ebben az évben többletként az alábbi átszervezéseket akarja végrehajtani: Dunaújváros, a székesfehérvári vont. főnökséghez; Szerencs, miskolci vont. főnökséghez; Vésztő, a békéscsabai vont. főnökséghez; Kecskemét, a szentesi vont. főnökséghez; Kisterenye, a füzesabonyi vont. főnökséghez; Sopron, a GySEV-hez.

A VSz gépészeti szakszolgálati tanácsa az előterjesztést érdemben nem tudta tárgyalni a következők miatt:

Az előterjesztés nem felel meg a foglalkoztatási törvény (1991. évi IV. TV.), valamint a Munka Törvénykönyve (1992. évi XXII. TV.) — a szakszervezetek tájékoztatása és a szakszervezetekkel történő együttműködésre vonatkozó paragrafusainak.

Az előterjesztés nem felel meg a MÁV 1992. évi kollektív szerződése 15. paragrafusának és a VSz tanács által 1992. júniusában kialakított állásfoglalásának sem.

Az előterjesztés nem tartalmazza a GJF humánpolitikai stratégiáját, valamint az érintett szolgálati helyeken dolgozókkal kapcsolatos elképzelések és teendők ismertetését.

Az előterjesztés pontatlan adatokat tartalmaz, melynek végigellenőrzése nem feladatunk. (Például a jászapáti kirendeltség hová tartozik?)

A véleményalkotásnak az említett okokon kívül a GJF által megadott határidő rövidsége is akadálya volt, mert a testület összehívását lehetetlenné tette.

A felsorolt indokok alapján a GJF tervezete alkalmatlan a véleményezésre, ezért azt törvényben előírt szakszervezetek tájékoztatásaként elfogadni nem tudjuk. Az előterjesztést az érintett szolgálati helyek foglalkoztatási tervével és a dolgozókat érintő intézkedések ismertetésével kell kiegészíteni. Ezenkívül meg kell szervezni a helyi érdekegyeztetéseket, a dolgozók vezérigazgatósági szintű tájékoztatását munkásgyűlések keretében.

Kiszolgáltatott munkavállalók

(Folytatás az 1. oldalról.)

Intézkedések, amelyek tovább növelik a bérből és fizetésből élők terheit. Ilyenek az áremelkedések, a szociális ellátások megszorítása, a kétkulcsos áfa bevezetése, (mint a jövő év fenyegető réme).

— Ezek eléggé lehangoló tendenciák.

— A következmények már jelenleg érzékelhetők. Ketté szakad az ország. Egyik oldalon van nem a tehetség alapján gazdagodók tábora, akik ügyeskedéssel, a törvények kijátszásával kivonják magukat a közteherviselés alól, és azok, akik a hatalom közvetlen kiszolgálásával biztosítanak maguknak egzisztenciális lehetőséget. A másik oldalon a munkanélküliek növekvő tömege, a létminimum környékén élők, akik újabb és újabb terheket kénytelenek elviselni. Ők azok, akik értelmetlen áldozatvállalóként élik meg az átalakulással együttjáró elszegényedést.

— Ezenközben szűkül a szakszervezetek mozgástere, gyengülnek érdekérvényesítési lehetőségeik.

— Sajnos, igen. Miközben a magyar társadalom nagyrészét alkotó munkavállalók, nyugdíjasok egyre kiszolgáltatottabb helyzetbe kerülnek, aközben a hatalom az érdekükben szót emelő szakszervezetek meggyengítésétől, szétverésétől sem riad vissza. Olyan választási törvénytervezet van forgalomban, amely minden szempontból elfogadhatatlan. Szemben áll a kormány, korábbi, fél évvel ezelőtti, ígéretével is, miszerint csak a szakszervezetek egyetértésével készült törvényjavaslatot terjeszt az Országgyűlés elé.

Az augusztus 29-i ÉT-ülésen kiderült, hogy még az a kilenc pont sem került be a kormány törvénytervezetébe, amelyekkel a szakszervezetek egyetértenek. Azok a furfangok, hogy a szakszervezetek közti vitákat állampolgári szavazással döntsék el, s ezzel a közömbös, érdektelen emberek is szavazati joghoz jussanak — netalán a miniszterelnök és a legnagyobb vállalkozók szavazata döntsön — ezek képtelen ötletek, és igen távol állnak az európai normáktól. De a kormány igazi szándéka abban mutatkozik meg, hogy mereven ragaszkodik az 1998-ig elhúzódó, háromlépcsős választásokhoz, amelyek teljesen felemésztenék a szakszervezeti vagyont.

Ez a metódus jól illeszkedik a kormányzat azon gyakorlatához, hogy ha nincs megoldás az emberek mindennapi gondjaira, az ország valós problémáira, akkor az ókori bölcsességhez kell fordulni: cirkuszt kell produkálni, álvitákat kell gerjeszteni. Olyanokat, mint a *Kónya*-dolgozat, a *Csurka*-tanulmány, a médiaháború, amelyek alkalmasak és elég izgalmasak ahhoz, hogy eltereljék a figyelmet a lényegről: a gazdaságról, a szociális feszültségekről, a megélhetésről, a létbizonytalanságról. Az elterelő álviták arra is alkalmasak, hogy lekössék a szakszervezetek erejét, belső torzsalkodásként lehet feltüntetni azokat, s közömbössé lehet tenni az embereket a szakszervezetek iránt.

Szerencsére ez a szándék annyira leplezetlen, hogy már a munkavállalók körében is erősödik a felismerés: az érdekképviseletek szétverése van napirenden. Ez az egyik legfontosabb kormányzati szándékká vált. Ilyen körülmények között hamisan csengenek azok a szavak, hogy a kormány erős, kiszámítható szakszervezeteket akar.

— A hírek szerint, napokon belül a parlament elé kerül a kormány törvénytervezete.

— A kialakult helyzetért felelősség terheli azokat — a Ligát és a Munkástanácsokat —, akik megteremtették a precedenst, és kérésükre megalkották a XXVIII-as törvényt, amelyről kiderült, hogy abban a felfogásban — a jogállamiság keretei között — megvalósíthatatlan.

— De ehhez kellett a képviselők többségének a szavazata.

— Elgondolkodtató, hogy a parlamentben a kormánykoalíció és a liberális ellenzék a megkötött paktum után csak egyszer, a szakszervezet-ellenes törvények meghozatalában került egy platformra. Csak remélhetjük, sok képviselő ma már másként gondolkodik, mint egy esztendővel ezelőtt, és a demokrácia iránti elkötelezettségük e törvénytervezet vitájában is megnyilvánul. Napjainkban, amikor nagy nyilvánosságot kaphatnak olyan tanulmányok, amelyek erőszakra buzdítanak, minden demokratikus intézmény megvédése alapvető kötelesség.

— És mi van akkor, ha a parlament elfogadja a kormány tervezetét, és törvényerőre emelkedik a javaslat?

— A végső döntések még nincsenek meg. Az utolsó pillanatig van lehetőség arra, hogy a szakszervezeti konföderációk megállapodjanak egymással. A kompromisszumkészséget erősítheti a kormányzati szándék. Az, hogy a kabinet a szakszervezetek létalapját akarja meggyengíteni — megszüntetni. A szakszervezetek közötti kompromisszumos megoldás még mindig jobb, mint a kormányjavaslat elfogadása. De emlékeznünk kell arra is, hogy az ésszerűséget a kapzsiság, a féktelen személyi ambíciók, a törvény vélt előnyei egyszer már háttérbe szorították 1991. nyarán.

— Mindezek alapján miben összegezhetjük az MSZOSZ álláspontját?

— A jelenlegi helyzetben már nem lehet attól eltekinteni, hogy sor kerüljön a szakszervezetek valós megmérettetésére, hiszen az új Munka Törvénykönyve kötelező üzemitanács-választást ír elő. Ebben a folyamatban valóban az érdekeltek mondanak véleményt a szakszervezetről, a jelöltekről, és arról, kiket hatalmaznak fel kollektív szerződések megkötésére. A munkavállalók mai sanyarú helyzetében a jó kollektív szerződés, az értelmes ágazati és országos megállapodások fontosabb kérdések a vagyonmegosztás százalékainál.

Egyébként a kormányzati tervezetnek az a pontja, hogy a választások első fordulója után a szakszervezeti vagyonnak csak egyharmadát osszák fel, ez kb. annyit jelent, mintha a két évvel ezelőtt megválasztott kormány csak hat megye irányítására kapott volna mandátumot.

— Mit ajánlana a választási kampányhoz?

— Törekvésünk középpontjában az álljon, hogy minél több emberrel megismertessük és megértessük a szociális helyzetet, a szakszervezetek teendőit. Ne hangzatos ígéretekkel, ne harsány eszközökkel, hanem közérzetjavító intézkedésekkel, a szakszervezetek tényleges lehetőségeinek kihasználásával, valódi érdekvédelemmel hassunk a választókra. És a választók is úgy járuljanak az urnák elé, hogy tegyék mérlegre: az elmúlt években kik és mit tettek a konkrét érdekvédelmi feladatok megoldásáért.

— Köszönöm a beszélgetést.

Kárpáti Sándor

Tapolca és Füred között munkában a jegyvizsgáló
(Jurkievicz Tibor felv.)

A szakszervezeti egység jegyében

Országos fórumra készül a VSz nyugdíjas tagozata

Kukovicza Árpádnál, a VSz Országos Nyugdíjas Tagozata titkáránál — pestiesen szólva — nagy a nyüzsgés. Hárman jönnek ki éppen az irodájából, ám amikor szívélyesen betessékel, kiderül, hogy még mindig maradtak bent ketten. Az egyik fiatalos kinézésű úr azt magyarázza a másiknak, hogy a vonalág legjobb vasúttervezői a franciák, s hogy a harmincas években a magyarok is az elsők között voltak. Míg a franciák nagyobb sebességre kapcsolnak, addig nálunk a sebesség 1940 óta semmit sem változott, így aztán nem csoda, ha technikai színvonalban messze lemaradtunk mögöttük.

— *Engedje meg, hogy bemutassam Kassai Farkas Sándort* — mutat *Kukovicza Árpád* a kiselőadást tartó úrra. — *Most, szeptember 4-én vette át az arany diplomáját a Műszaki Egyetemen.*

— A fiú unokám évnyitója ugyanaznap volt az Orvostudományi Egyetemen — jegyzi meg *Kassai Farkas Sándor*, nyugalmazott tervezőmérnök. Beszélgetőtársa *Pere János*, a Keleti pályaudvar nyugdíjas alapszervezetének vezetője arra biztatja, hogy most már menjenek le a nyugdíjasklubba, mert a többiek már várják őket.

— Mekkora a taglétszáma a nyugdíjastagozatnak? — kérdezem *Kukovicza Árpádtól*, ám a válaszát félbeszakítja egy telefonhívás. Azt szeretnék megtudni tőle, hogy pontosan mikor lesz a vasutas nyugdíjasok országos fóruma. A telefonbeszélgetésből megtudom, hogy *a fórum szeptember 22-én 10 órakor kezdődik a Nyugati tér 2. szám alatt.* A fórumon *Csárádi János* vezérigazgató ad tájékoztatást a MÁV helyzetéről, a várható nyugdíjazásokról, míg *Kukovicza Árpád* a nyugdíjastagozat munkájáról számol be. A szakszervezeti választási feladatokról pedig *Pallos György* VSz alelnök és *dr. Kun Dezső* vezető bizalmi tart előadást.

— Visszatérve kérdésére, elöljáróban megemlíteném, hogy jelenleg Magyarországon több mint két és fél millió nyugdíjas él, és ebből mintegy 137 ezer vasutas nyugdíjas, amiből kitűnik, egyáltalán nem könnyű a helyzetünk. Az öregségi és rokkantsági nyugdíjasaink száma meghaladja a 76 ezret, az özvegyi nyugdíjasok pedig közel 60 ezren vannak.

— A nyugdíjas vasutasok közül hányan szakszervezeti tagok?

— *Az öregségi és rokkantsági nyugdíjasok mintegy 70 százaléka, azaz megközelítőleg 55 ezren továbbra is a VSz tagjai.* Ha az idei január 31-i statisztikára pillant, szembeötlő, hogy az összes vasutas nyugdíjas fele a 6100—7610 forintos nyugdíjkategóriába tartozik, de az 5200—6000 forint nyugdíjjal rendelkezők száma is sajnos több mint 11,5 ezer.

— Milyen anyagi forrás áll a szakszervezet rendelkezésére, a rászorulók anyagi támogatására?

— A tagdíjakkal az alapszervezetek gazdálkodnak és kb. 60 százalékát önsegélyezésre, szociális segélyre fordítják. A vállalati segély elkerült a tagozattól, ám az elosztásukban döntési jogot kaptunk, s a segélykeret összege is nőtt, tehát a nyugdíjasaink továbbra is ugyanúgy részesülnek ebből a keretből, mint régen.

— Milyen alapvető feladatai voltak a nyugdíjastagozatnak?

— Elöljáróban szeretném hangsúlyozni, hogy politikai szervezet a tagozat. *Ez azt jelenti, mindenféle párttól független szakszervezetként működünk a VSz tanács irányítása mellett.* Ott vagyunk az Országos Nyugdíjas Kamarában, a Népjóléti Minisztérium mellett működő szociális tanácsban, az MSZOSZ Országos Nyugdíjas Választmányában, valamint a vasutas-szakszervezet országos választmányában. A MÁV és a GySEV vezérigazgatójával külön-külön megállapodást kötöttünk a vasutas nyugdíjasaink támogatására. A VSz Nyugdíjas Alapítványához a MÁV 1 millió forinttal, a GySEV 250 ezer forinttal járul hozzá a megállapodás értelmében.

Ezenkívül észrevételeket, javaslatokat tettünk a MÁV kollektív szerződés nyugdíjasokat érintő pontjaira, a nyugdíjazási szisztémára, az új szociális törvényre, a lakástörvényre, a társadalombiztosítási törvényre, amelyek közül nem egy meghallgatásra is talált az illetékeseknél. *Továbbra is küzdeni akarunk a vasutasok egységéért, a vasutas nyugdíjas érdekekért.* Nem engedjük, hogy hozzányúljanak az elmúlt száz év alatt megteremtett vagyonhoz, a kivívott vasutas egészségügyi, társadalombiztosítási és utazási kedvezményekhez.

Jelentős eredménynek könyveljük el, hogy a mintegy 55 ezer fős tagságunkat egységben tudtuk tartani, míg az aktív dolgozók körében 17 érdekvédelmi szakszervezeti csoportosulás alakult, bár a tagság 80 százaléka hű maradt a Vasutasok Szakszervezetéhez. A szakszervezeti egység a munkavállalókat és a nyugdíjasokat is erősíti.

k. gy.

Vélemények, észrevételek

A munkavédelmi törvénytervezethez

Szakszervezetünk 1990 óta folyamatosan figyelemmel kíséri a munkavédelmi törvénytervezet különböző variánsait, s ennek végrehajtására készült munkaügyi miniszteri rendelet-tervezeteket, s ezekről véleményt alkot. Most erről tájékoztatjuk olvasóinkat. A törvénytervezet ismeretünk szerint többszöri egyeztetés után az ÉT munkavédelmi bizottság legutóbbi ülésén megkapta a munkavállalói oldal hozzájárulását ahhoz, hogy a kormány az Országgyűlés elé terjessze. Az első törvénytervezet véleményezésénél egyetértettünk abban, hogy szükség van egy átfogó munkavédelmi törvényre. Ismeretünk szerint az iparilag fejlett országokban mindenütt törvényszinten szabályozzák a munkabiztonsággal összefüggő kérdéseket.

A törvény céljának tekintettük, hogy az alkotmányban foglalt elvek szerint kerüljön szabályozásra az egészséges és biztonságos munkavégzés személyi és tárgyi szervezeti feltétele. Igényeltük, hogy a Munka Törvénykönyve végleges szövegének ismeretében a törvényben a munkavállalói érdekképviselet jogai azzal összhangban kerüljenek szabályozásra. A törvény számunkra csak akkor lesz elfogadható, ha annak előírásai nem ellentétesek az Európai Parlament, az Európai Tanács, az ILO ajánlásaival, egyezményeivel, stb.

Az úti balesetek továbbra is üzemi úti balesetként kerüljenek kivizsgálásra, nyilvántartásra a társadalombiztosítási törvénykezéssel összhangban legyenek elbírálva. Javasoltuk, hogy a korábbi követelésünknek megfelelően a tömeges baleset kivizsgálása munkavédelmi szaktevékenységnek minősüljön. Elfogadták az alábbi munkavállalói érdekképviseleti javaslatot:

A veszélyes munkaeszköz és technológiai újraindítás előfeltételei, hogy feleljen meg legalább az újraindítást megelőző munkavédelmi üzembe helyezés idején hatályos munkavédelmi előírásoknak,

— *olyan munkafeltételeket kell teremteni, hogy azok a munkát végzők utódaira veszélyt ne jelentsenek,*

— a törvénytervezet a munkavállalók részére biztosítja a munkavédelmi érdekképviseletet, ezzel egyetértettünk, de javasoltuk a törvénytervezet olyan módosítását, amely biztosítja például a munkavédelmi bizottságban a munkavállalói többséget, vagy csak a munkavállalók képviselői alkossák ezeket a bizottságokat.

A munkavédelmi képviselő kapjon legalább olyan jogokat, mint ami most még megilleti a szakszervezetek munkavédelmi ellenőreit. Ezen túlmenően a munkavédelmi képviselő jogos gyakorlasa érdekében:

— kapjon megfelelő tájékoztatást a munkahelyek biztonságát és egészségvédelmét érintő kérdésekben és kezdeményezhesse a szükséges intézkedések megtételét,

— véleményezhessen minden olyan új intézkedést, belső megállapodást, tervet, letesítményt, amely jelentősen kihathat a munkavállalók biztonságára és egészségére,

— *véleményezhesse a munkahely, a munkafolyamat olyan tervezett változtatását, amely érinti az ott dolgozók egészségét és biztonságát,*

— belépheessen valamennyi munkahelyre és munkaidő alatt kapcsolatba lépjen az ott dolgozókkal,

— vegyen részt a munkavédelmi kérdéseket érintő tárgyalásokon és a döntési folyamatban,

— vitás esetben kölcsönös megállapodás esetén a munkáltató költségén szakértőt vegyen igénybe,

— felvegye a kapcsolatot a munkavédelmi felügyelőséggel,

— *tevékenységet munkaidő alatt gyakorolhassa és erre, valamint az ehhez szükséges ismeretek elsajátításához szükséges időre átlagkeresetet kapjon,*

— részt vegyen a munkabalesetek elbírálásában, valamint a foglalkozási megbetegedések kivizsgálásában, az intézkedések meghatározásában, a jogszabály szerint — kártérítési eljárásokban,

— a munkavédelmi feladatok ellátásával kapcsolatos kérdésekben munkajogi védelemre jogosult.

A munkavállalói oldal képviselői a törvénytervezetbe külön alfejezetként javasolták felvenni a foglalkoztatásegészségügyi ellátás biztosítását.

A munkáltatónak gondoskodnia kell — a népjóléti miniszter rendeletében foglaltak szerint — a gazdálkodóegységnél meglévő sajátosságok figyelembevételével a minden dolgozóra kiterjedő foglalkozásegészségügyi ellátás biztosításáról.

A foglalkozásegészségügy feladatai:

— a dolgozók munkaköri alkalmasságának orvosi vizsgálata és véleményezése,

— a munkával, munkakörnyezettel kapcsolatos rizikótényezők feltárása, elemzése és az ezzel kapcsolatos tanácsadás,

— az egészséges munkakörülmények megteremtésének, a munkakörnyezetben a kóroki tényezők károsító hatása megelőzésének, az (új) technológiai folyamatokkal járó veszélyek kiküszöbölésének előmozdítása,

— *közreműködés az üzemben az elsősegélynyújtás megszervezésében és oktatásában, az elsősegélynyújtás irányításában,*

— a balesetek ellátása, orvosi elsősegély,

— közreműködés a megváltozott munkaképességű dolgozók rehabilitásában,

— a foglalkozási és a foglalkozással összefüggő megbetegedések megelőzése (szűrése), gondozása.

Önálló foglalkozásegészségügyi orvosi tevékenység folytatásához foglalkozásegészségtan (üzemorvostan) szakképesítés szükséges.

Nem önálló tevékenység foglalkozásegészségtan szakorvosi szakmai irányítása mellett végezhető.

Pásku Jenő

Szent István ünnepén

A Vasutasok Szakszervezetének Országos Nyugdíjas Tagozata a Bajcsy-Zsilinszky úti pinceklubjában baráti összejövetelen emlékezett meg *Szent István* ünnepéről, amelyet *Kukovicza Árpád* tagozati titkár nyitott meg. Jelen volt az ünnepségen *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója és *Pallos György*, a vasutas-szakszervezet alelnöke is.

Csárádi János tájékoztatót tartott a vasút jelenlegi helyzetéről és a tervekről, majd tizenöt nyugdíjasnak Vezérigazgatói Dicséret kitüntetést adományozott. *Pallos György* alelnök tizenhat idős vasutasnak Elismerő oklevelet adott át több évtizedes munkájuk elismeréséül.

Vezérigazgatói dicséretet kapott:

Bánsági Ferenc, Bp. Távközlési Ép. Főn., főbizalmi; *Szőke Jenő*, szombathelyi nyugdíjas csoport; *Tóth Sándor*, Celldömölk nv. csop.; *Tasnádi István*, Debrecen ter nyugdíjas szervező; *Erdei László*, Mátészalka nyugd. csop. elnöke; *Kalmár Sándor*, Vesztő, főbizalmi; *Parács Imre*, Szolnok nyugd. csop. főbiz.; *Berta László*, Kecskemét gazd. felelős; *Kassai Kálmán*, Kecskemét; *Major János*, Bp. közp. csop.; *Perlaki József*, Székesfehérvár, nyugd. csop. elnöke; *Nagy Károly*, Hatvan, nyugd. csop. elnök; *Katona József*, Komárom, nyugd. csop. elnök; *Halas György*, Miskolc; *Feleki Pál*, a tagozat elnöke.

Elismerő Oklevél kitüntetésben részesült:

Torda József Bp. 90 éves, *Feleki Pál*, Bp. 70 éves, *Gaál József*, Vecsés 80 éves; *Himberger József*, Bp. 80 éves; *Jamnicki Ferenc*, Bp. 80 éves; *Nagy István*, Kerepestarcsa, 80 éves; *Kiszel Kálmán*, Bp. 80 éves; *Majoros József*, Miskolc, 80 éves; *Ciróczki László*, Debrecen, 85 éves (elhunyt); *Joó János*, Pécs, 85 éves (elhunyt); *Derbach Károly*, Bp. 80 éves; *Pethő Kálmán*, Bp. 85 éves; *Tihanyszegi Lajos*, Bp. 85 éves; *Árvai Antal*, Szolnok, 75 éves; *Pocsai Antalné*, Bp. 85 éves; *Gazdag László*, Bp. 85 éves.

Speciális vagonokban utaznak a kamionok

A nyugat-európai országokban — Ausztriát is beleértve — bevált a *„gördülő országút"* néven ismert, környezetbarát kombinalt fuvarozás. Lényege: *a zsufolt közutakról vasútra terelni az európai országokba árut szállító kamionokat.* Természetesen ehhez a szándék önmagában kevés. Bevezetésének feltételei vannak. Legfontosabb: a hagyományostól eltérő, speciális járművek — sülyesztett rakfelületű vagonok — beszerzése.

A MÁV nem rendelkezik ilyen járművekkel. A Hungarokombival közösen, körültekintő szervező- és előkészítő munka után mégis kezdeményezte a kombinált fuvarozás bevezetését. A terminalt Budafok-Háros állomáson alakították ki, *s az első, kisértforgalmi kamionszállitmányt junius 15-én inditották el az ausztriai Wels város Ro-La terminájára.*

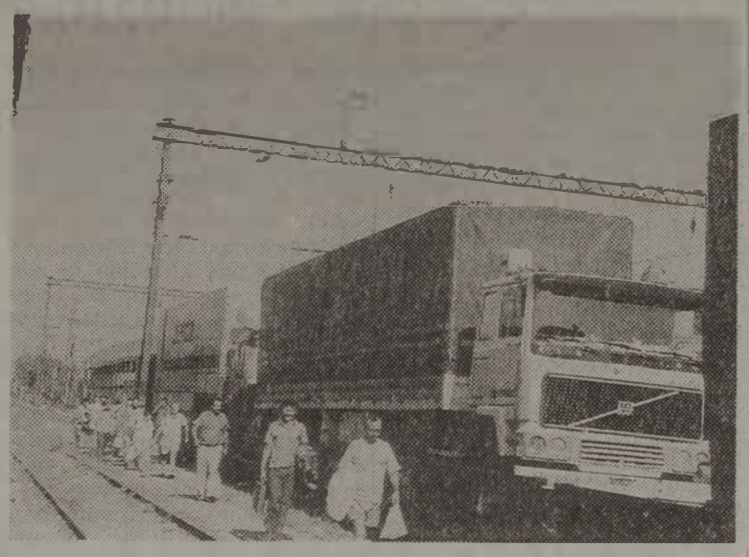
Azóta, mint azt *Völgyi Miklós*, a MÁV Vezérigazgatóság kombinált fuvarozási és fejlesztési osztályának vezetője elmondotta, a két város, Budapest és Wels között naponta egy, az Osztrák Szövetségi Vasutaktól bérelt, speciális vagonokból álló, kamionszállító, vonatpár közlekedik. Egy-egy szerelvény 18 sülyesztett rakfelületű vagonból és egy személykocsiból áll. Ebben utaznak a kamionok gépkocsivezetői.

Az osztályvezető azt is elmondotta, hogy a tranzitforgalomban, a Balkán felől érkező és Nyugat-Európába tartó — többségükben török kamionok — Budapest elkerülésével az M0-s út Duna-hídján át jutnak el a városi Ro-La terminálra. A Welsből érkezők is ugyanezen az útvonalon érik el az M5-ös utat.

A „gördülő országút" Ausztria felől délután 15.30—16 óra között érkezik Városra, majd a ki- és berakodás után, a kora esti órákban indul vissza. Minden begyakorlottan, olajozottan történik. A munkamegosztásban *a MÁV rakodásirányítója játssza a főszerepet.* Amint a kocsirendezők a speciális szerelvényhez illesztik a fel- és lehajtó minirampát, a rakodásirányító közreműködésével a kamionok egymás után hagyják el a szerelvényt. Nem sokkal ezután, a terminál területén felsorakozott s vámkezelt kamionok elindulnak, hogy elfoglalják az érkezők helyét.

Érdekes és látványos ez a nagy figyelmet, fegyelmezett munkát kívánó „rakodási" művelet. A terminálban dolgozó vasutasok begyakorlott mozdulatokkal teszik a dolgukat, s a kamionok vezetői is betartják utasításaikat.

Kép és szöveg:
Visi Ferenc



A kamionok vezetői a megérkezés után elhagyják a személykocsit, hogy elfoglalják helyüket a volán mögött

Bevagonirozásra várnak az ellenirányba — Welsbe — induló kamionok

Öt országban járt öt vasutas

Vass László, Hegyaljai Béla, Lantos II. István, Olsák László motorvezetők és *Regőczi Ferenc* villamossági mérnök a MÁV szentesi vontatási főnökség dolgozói öt ország hat nagy városában jártak a közelmúltban.

— Prága volt az első állomásunk, ahol már korábban jártunk — kezdte a beszélgetést *Vass László.* Az Óváros, a Károly híd, az Aranykéz utca és a Hradzsin visszacsalogatott bennünket. Jólesett, hogy sokkal barátságosabbak voltak a csehek iránt, mint a múlt évben. Prágában nem éreztük a mesterségesen szított magyarellenes nacionalizmust. Németországban, útban Párizs felé a határon csak rápillantottak úti okmányainkra. Sima határátkelésünk Európához való tartozásunk apró jele volt.

— *Párizs tündöklő látnivalóival nappal is fénylik* — folytatta *Hegyaljai Béla.* — A Tetre téri festők kavalkádját túlszárnyalta — szemünkben az élő forgatag — a világ minden részéből itt megforduló emberáradat sokszínűsége. Álmunk valóra vált. Eljutottunk az invalidusok templomába, Napóleon sírjához. Láttuk kívülről a Montmartre egyik híres szórakozó helyét a Moulin Rouge-t, a Vörös Malmot. Brüsszelbe reggel kissé fáradtan érkeztünk. Ámulatba estünk a főtér mesebeli épületeinek látványától, amelyek képzettársítással olyanok, mint a brüsszeli csipke.

— Gyors közlekedéssel két és fél óra alatt Amszterdamban voltunk — magyarázza *Lantos II. István.* — A holland emberek sokkal barátságosabbak, nyitottabbak, mint a belgák. Megtekintettük az úti könyvekből ismert látnivalókat. Különösen megragadott a várost keresztül-kasul szelő csatornarendszer, a grachtok a sétahajókkal, amelyeken ki lehet jutni a tengerre is. Mintha mesekönyv nyílt volna ki előttünk, amint megpillantottuk a kirakatszerű ablakokban, a félrehúzott függönyök között, üldögélő babaarcú hölgyeket. *Persze nem mesealakok voltak ők, hanem bájaikat kínáló nők.*

A derűs Hollandiából nemcsak a hegyektől, hanem az emberek rideg hűvösségétől is körülvéve érkeztünk a csodálatosan szép Svájcba. Bernbe és Baselba vitt az utunk. Közvetlenül tapasztaltuk, hogy az alacsonyabb rendű munkát színes bőrű svájci lakosok végzik. Nekik itt is van életterük, mert Svájc demokratikus szabad állam. Az öntudatos svájci állampolgár a francia, német vagy olasz tájegységhez tartozó kantonokban egyaránt nem ereszkedik le az idegenekhez. A svájci hölgyek csinosak, divatosak, de nem öltözködnek hivalkodóan.

— *Ég és föld a különbség, ha a nyugati és a magyar vasutak közötti párhuzamot keressük* — jegyzi meg *Vass László.* — Igaz, hogy leromlott, elhasználódott a mi vasutunk, de a megkövesedett üzemeltetési szemléletünk is ilyen. Pénz nélkül is lehetne az igényeket jobban követő magyar vasúti szolgáltatást, forgalmat alakítani. Ezt mint utazó vasutas meggyőződésből mondom. Amerre utaztunk a vasúti személyzet, a jegyvizsgálók mindenütt udvariasak jól öltözöttek voltak. *A személykocsik tiszták, kényelmesek.* A vonatok gyorsak, percnyi pontossággal közlekednek. A ciklikus, egymáshoz igazodó menetrendszerkezet Nyugaton természetes dolog.

★

Az igazgatósági hatáskör után a vezérigazgatóság is elutasította Szentes város önkormányzatának kérelmét, hogy a Szeged—Budapest között jól bevált ciklikusan közlekedővonatpárokhoz csatlakozhasson ugyancsak ciklikusan a Szentes—Kiskunfélegyháza közötti helyközi menetrend. Erre H. L. fiatal közlekedési mérnök alaposan kidolgozott tervet készített, mint az önkormányzat illetékes szakbizottságának a tagja. Megdöbbenve mondta a polgármesteri hivatal műszaki osztályának a vezetője, hogy a korszerű menetrend kiigazításához a MÁV az önkormányzattól pénzt kér. Vajon miért?

Fogas Pál

165 éve építették

A pest—kőbányai lebegő vasút

A múlt század első harmadában országszerte feltűnést keltett egy lóvontatású vasút létesítési terve és annak megvalósítása.

Kőbánya és a pesti Kerepesi út között az 1827-ben 7,58 km hosszban megépült lebegő (függő) vasút *Bodmer János* badeni sóbányaigazgató rendszerének *Palmer Henrik* angol építőmester által módosított változata volt. Működésének lényege a következőkben írható le. A bakokra erősített gerendák (cölöpös pálya) két szélére pallókat helyeztek, és rájuk fektették a sínek gyanánt kovácsolt vasrudakat. Ezen a pályán futott a négykerekű kis kocsiszerkezet, amely szintén rudakból készült. A váz két oldalán függesztették fel az ún. kocsikasokat. A vontató ló a pálya melletti terepen haladt. Egy ló öt kocsit vontathatott.

A kőbányai vasút létrehozásának gondolatát József nádor is felkarolta. A kezdeményezők nagy reményeket fűztek a vállalkozáshoz olyannyira, hogy országos vonal kiépítésére is tettek javaslatot. A kőbányai vonal létrehozását a nádor, a főurak, az országgyűlési képviselők és a pesti kereskedelmi testület tagjai anyagilag is támogatták. Arra gondoltak ugyanis, hogy a pesti építkezésekhez olcsón lehet a kőbányai kőfejtők és téglavetők termékeit szállítani. Ezenkívül a mezőgazdasági terményeknek, főként a bornak és a hízott állatoknak a pesti piacra történő felhozatala is közrejátszott a vasútépítés helyének megválasztásában. Így rövidesen részvénytársaság alakult *Wenckheim József báró* elnöklete alatt.

Az építés 14 ezer forintot igényelt, ezért két ízben részvényeket bocsátottak ki. A vasút vonalát áprilisban jelölték ki úgy, hogy az a Hatvani lineától (Kerepesi út, Baross tér) induljon ki, és egyenes irányban haladjon a kőbányai szőlők felé. Itt két ágra szakadva az egyik része az új kőfejtők mellett elhaladva a Lechner-féle téglaégetőnél végződnék, a másik pedig a kápolna-, a magán- és a kváder-kőfejtők érintésével az ottani téglaégetőig menne.

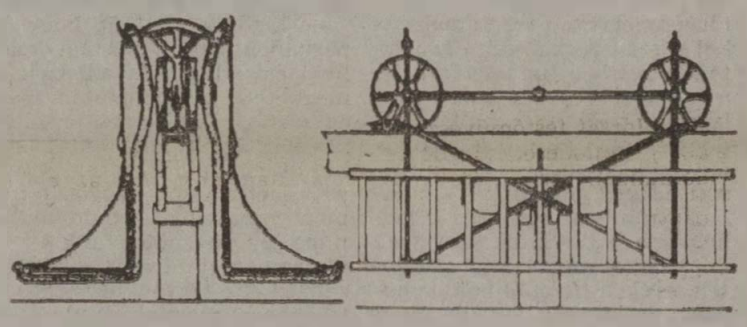
József nádor időközben elvesztette bizalmát, nem bízott a sikerben, és a vasút építését csak *kísérleti jelleggel* engedélyezte. Kezdetben az építés nehezen haladt, a pesti polgárok nem értettek ehhez a munkához, így műszaki gyakorlattal rendelkező katonákat kellett kirendelni. A vasút most már határidőre elkészült, és azt 165 évvel ezelőtt, 1827. augusztus 20-án *József nádor* személyesen, ünnepélyes körülmények között adta át a forgalomnak. Az eseményről a korabeli sajtó is megemlékezett.

A megnyitó alkalmával egy ló hat kocsit vontatott 300 mázsa teherrel, majd még négy kocsit kapcsoltak hozzá, benne 68 katonával, összesen 448 mázsa súllyal, két ló által húzatva közlekedett a szerelvény.

Az első magyar anyagszállító vasút azonban a hozzá fűzött reményeket nem váltotta be, s ha a megnyitáskor szállított is személyeket, tömegközlekedési célokat sohasem elégített ki. *A forgalomban levő nyolc kocsi 1828. március 1-jéig csak 85 737 mázsa építési anyagot fuvarozott.* A fenntartási költségek azonban a bevételt meghaladták, így 700 forint veszteséggel járt a vasútüzem. A részvényesek ezért 1828. március 20-án, Pesten tartott ülésükön úgy döntöttek, hogy a vasutat lebontják, és anyagának áráról az adósságot rendezik. *(A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada.* A BKV kiadása.)

A vasút technikai szempontból nem felelt meg a követelményeknek. A jubileum alkalmából mégis örömmel emlékezhetünk vasúttörténeti jelentőségű működésére. Megteremtői ugyanis bizonyították, hogy jó szándékú vállalkozókedvvel, új irányban fáradoztak a közlekedés korszerűsítésén, példát mutatva ezzel a következő évtizedeknek.

Horváth Károly



A pest-kőbányai lebegő vasút (1827) járműve

Kedvezmény a fuvaroztatóknak

Megkezdődött a cukorrépa és a napraforgó betakarítása

A MÁV kereskedelmi szakemberei az elmúlt hónapban felmérték, a mezőgazdasági betakarításban, mindenekelőtt a cukorépakampányban várható vasúti szállításokat. Előzetes becslések szerint az idén közel 3,5 millió tonna cukorrépa gyárakba történő beszállításával kell számolni. Ennek mintegy 64 százaléka, *több mint 2 millió tonna vasúton jut el a feldolgozó üzemekbe.* Külföldi feldolgozásra — Horvátországba és Szlovéniába — várhatóan 90 ezer tonnát kell vasúton szállítani.

Mint azt *dr. Bárány István*, a MÁV értékesítési igazgatója elmondotta, a vasútigazgatóságok részére időben kiadták a cukorrépa fuvarozásához adható kedvezményezés mértékét, illetve annak lehetőségét tartalmazó tájékoztatót. A megállapodások megkötését is az igazgatóságok hatáskörébe utalták. Ezt egyebek között az is indokolta, hogy ők állnak közvetlen kapcsolatban a területükön levő gyárakkal, s a kialakult, személyes kapcsolat kedvezően befolyásolhatja a fuvarszerzést. Annál is inkább, mivel a feldolgozó üzemek életében is történtek figyelemre méltó változások. Azoknál a cukorgyáraknál például, amelyeket külföldi cégek vásároltak meg részben vagy egészben, az új tulajdonosok az igénybe vehető fuvarozási módot is előírták. A mezőhegyesi és a kabai cukorgyár egyáltalán nem tervez vasúti fuvarozást. *A hazai gyárak többségében a beszállítás már megkezdődött és szeptember végéig a cukorrépa feldolgozását is elkezdik.*

A másik fontos mezőgazdasági termény, a napraforgó betakarításának is elérkezett az ideje. A Növényolaj-ipari és Mosószergyártó Rt. országos szállítási tanácskozásán, melyen a MÁV kereskedelmi szakemberei is részt vettek, arról tájékoztatták a résztvevőket, hogy várhatóan 650 ezer tonna napraforgó gyárakba való szállítását kell megoldani. A feldolgozás, a cukorrépához hasonlóan, szeptember első napjaiban kezdődött. A gazdaságok, illetve a termelési rendszerek a napraforgó 60 százalékát közúton, *40 százalékát vasúton szállítják.*

Ami pedig a gabonaexportot illeti, a vasúti szállításoknál nehézségek adódtak. Az értékesítési igazgató tájékoztatása szerint a *FÁK tagországaiba irányuló szállítások például azért akadtak el, mert Ukrajna július második felétől augusztus végéig egyetlen széles nyomtávú, tengelyátszerelt gabonaszállitó vagont sem tudott biztositani.*

Megtudtuk azt is, hogy a MÁV üzletkötői az áruforgalom csökkenésének megállítására sorra járták a nagy fuvaroztatókat és tájékoztatták őket a fuvardíj-kedvezmények lehetőségeiről, mértékéről és módjáról. Megállapodást kötöttek például az Amfora Kereskedelmi Rt.-vel belföldi és import konténerekben történő fuvarozás növelésére. Intenzíven dolgoznak a SZIR konténerirányítási rendszer bevezetésén is. Megkezdték a MÁV közepes és nagykonténer parkjával való gazdálkodás felülvizsgálatát.

(vf)

Lebuktak a tolvajok

Történt pedig az Úr 1992. évének tavaszán, hogy a Viharsarok egyik gócponti vasútállomásának pályafenntartási főnökségén éppen kihasználatlanul veszteglő, funkcióját tekintve nyílt vonalon dolgozó pályamunkások fiziológiai szükségleteinek levezetésére hivatott fabódé igen megtetszett két helybéli vasutasnak. Nem sokat haboztak, elhatározásokat tett követte és a fölkelő nap sugarai már hőseink hétvégi telkén melengették a nem mindennapi erőkifejtést igénylő munka következtében helyét változtatott deszkaalkotmányt.

Csakhogy homok került a fogaskerekek közé. A pályafenntartási főnökségen e napon volt ugyanis az évi leltározás, amely nyomán szinte azonnal kiderült a hiány. A pft. főnök hivatalból megtette a feljelentést, a jó szimatú helybéli rendőrök pedig rögtön akcióba léptek. A furcsa bűncselekmény delikvensei csupán néhány órán át élvezhették vadonatúj szerzeményük előnyeit.

—thorday—

Nyitva van a...

No nem a nótabeli százados úr ablaka, hanem Budapesten a Rákos út 106. szám alatti MÁV-bérlakás ajtaja, mégpedig éjjel és nappal egyaránt.

Néhány évvel ezelőtt a modernizáció jegyében olyan zárat szereltek fel a bejárati ajtóra, amelyet a lakásokból lehetett nyitni. Nem sokáig örülhettünk neki, mert a szerkentyű gyakorta elromlott. De mindig akadt, hol a MÁV, hol a lakók részéről, aki megreparálta.

Hogy a jövőben, ne sok baj legyen vele, a vasút úgy segitett a helyzeten, hogy több mint egy fél éve kiszerelte a zárat, *azóta csak az nem jön be a házba, aki nem akar.* Állítólag nincs pénze a vasútnak a zár javítására. Pedig ebben a házban mindenki becsülettel fizeti a lakbért, a liftpénzt — akkor is ha rossz a lift, ami hetente rendszeresen előfordul —, sőt annak idején kulespénzt is kasszíroztak.

Könyörgés: Óh, nagy hatalmú Főnökség, aki mindenek felett őrködsz! Nem akadna egy túlképzett lakatosod, aki megjavítaná a zárat? Ha nem, legalább annyit tegyél meg, hogy szereltesd vissza a rossz zárat. Majd mi megreparáljuk, esetleg a MÁV-val megreparáltatjuk. Ebben az esetben kérünk, ne mint idegen félnek számlázz! Látod, mi már minden kompromisszumra hajlunk, mert nagyon unjuk már a sok hívatlan vendéget a házban.

A ház lakói

„Örömet szerezni az embereknek"

Három fiatal képzőművész kiállítása

Augusztus 29-én három fiatal képzőművész kiállításara invitált a meghívó. A töki reformatus egyhaz es a töki Muvelődési Egyesulet támogatasával mutatkozott be a közonség előtt *Dézsi Sandor* es *Morwa Andrea* festőmuvesz, valamint *Hegedüs Iván* grafikus. Mindhárman a vasutasszakszervezet kozponti enek-, zene- és kepzomuvészeti iskolajanak a tagjai.

[illegible] izléses, nagy hozzáértéssel rendezett kiállitast *Bereczky Zoltán* református lelkész nyitotta meg. Jelen volt az eseményen *Papp Pál*, szakszervezetünk elnöke is. A templom szomszédságaban lévő épületben ez volt a helyi művelődesi egyesulet első kiallítása, amelyet remelhetoen több is követ majd. Ez a kultúrház a jövoben a helyi lakosok művelődesét, szorakoztatását szolgálja.

A kiállít tt képeket nézve a látogatót először a harsany, eros színek lepik meg. Annyira erősek a szinek, hogy szinte domborműhatást kölcsönöznek az alkotásoknak.

Hegedüs Iván grafikus *Benedek György* szobraszmuvész tanitványa. A vasutas képzőmuvészeti körben ismerkedett meg a grafika, a rajz alapjaival. Tagja a Muvészeti Alapnak. Rajzot és grafikat tanít a vasutas kepzomuvészeti korben *Benedek György* mellett. Legújabb muveiben a vallasi gondolkodas megjelenését lehet tetten érni. Olyan generáció tagja, aki keveset hallott a vallasról, az egyházról, mégis alkotasainak egy része tükrözi a hit fontossagát, szükségességét.

Morwa Andrea helyi lakos. Nagy része volt e szép kiallítás rendezesében. *Kirschmayer Karoly* szobrászművesz, *Benedek György* festőművész és *Csapó József* festőművész segítették fejlődését. Kezdetben valósághűen festett, de minél inkább elmélyült a technikai megoldások sokrétűségeben, annál inkább váltak munkái elvontakká. *Ma már csak elvonatkoztatott formakkal dolgozik. Ezt a munkamódszert még a portréknál is alkalmazza.* Szürreális stílusban fest. Az absztrahálás néha örömet jelent, mert megengedi, hogy modell nélkül dolgozzon. A kötetlenség, a szabadságvágy kielégülését hozza számára.

— Az alkotó feladata az, hogy ne bánatot, hanem örömet szerezzen az embereknek. A művész legnagyobb dicsérete az, ha a közönség mosolyog — vallja *Morwa Andrea.*

Dézsi Sándor kezdetben vízzel temperával festett, majd tizennégy éves korától olajjal. Dombóváron végezte el a vasútforgalmi szakközépiskolát. Ott ismerkedett meg egy festőművésszel, aki sokat segített fejlődésében. Amikor ecsetet fog a kezébe — kikapcsolódik, csak a készülő képnek él. 1988 ota részt vesz egy képzőművészeti tárborban, amelynek hatására fejlesztette technikáját, kiérlelte mondanivalóját. A tájképek, csendéletek után most már az emberek belso érzeseinek megjelenítésére torekszik. *Az elszakadas, a lélek tükre a magány.* Ezen a sok izgalmat, rejtett értékeket ígérő úton szeretne tovább haladni. A természetfelettiségre valo figyelés tükröződik legutóbbi alkotásaiban.

A három képzőművész

Papp Pál Morwa Andrea festménye előtt

(Jurkievicz Tibor felvételei)

A művészek elmondották, hogy a képzőművészeti kör alkotóinak kevés lehetőségük van — helyhiány miatt — kiállítások rendezésére. Sajnos a tavalyi és az idei vasutasnapon nem volt igazi, ünnepélyes kiallítás, úgy mint regen a Népszínház utcában. Kárpótlásul tavaly szeptemberben a kárpátaljai magyar képzőművészekkel közös kiállítást rendeztek a Szovjet (orosz) Kultúra Házaban, ami bizonyos fokig helyettesítette a hagyomanyos vasutas kiállításokat, de az igazi az lenne, ha a vasutasnapok ismét a képzőművészeti kör kiállításának megnyitasával kezdődnének.

A három fiatal muvész kiállítása szeptember 12-ig tekinthető meg a töki művelődési otthonban.

K. S.

Közel százévesen ma sem tétlenkedik

A MÁV Alkalmazottak Első Biztosító- és Segélyező Egyesületénel már hagyománnyá valt, hogy minden evben a tobb évtizedes tagsággal rendelkezo idos embereket jutalomban reszesítik. Ilyen jutalmazasra került sor az elmúlt napokban Békéscsabán, amikor az egyesulet elnöksege otthonaban koszontötte az otvenot eves tagsaggal rendelkezkezo *Nagy Janost.*

Jamnai családi házában leanya es veje társaságaban fogad az idos vasutas. Ahogy velem szemben ül es a régi idokrol mesel, szinte hihetetlen, hogy János bácsi év végen betolti a 100. életévét. Legszivesebben az I. világhaborus emlékeit idezi fel, a 28 hónapos orosz fogsag megpróbaltatasait, szokesuk izgalmas órait, napjait. Meglepoen frissen el emlekezetében ez az idoszak, mintha egy film peregne elotte úgy idézi vissza az eseményeket.

Nagy János a húszas évek elejen került a vasúthoz. Békescsaban, a Gazdasági Vasútnál szolgált, mint motorvezető. A felvetelét követő egy hónap után állandósitottak, s ez abban az idoben biztos megélhetest jelentett. Szükseg is volt erre, mert nyolcadmagával élt egy fizetésbol. Mint elmondotta Orosházára, Vesztere, Mezokovácshazara vitte a személy- es tehervonatokat. Kulonosen őszel volt nehez a szolgalat: a gabona, a cukorrépa betakarítása es elszallitasa állando munkat adott. Ilyenkor többet is kellett utazni. Nemegyszer elofordult, hogy hajnalban indult el otthonrol, s éjfel már joval elmult, amikor Békéscsabára visszaérkeztek. Itt újabb vonat várta. Csak annyi ideje volt, hogy hazaszaladjon, megpakolja élelemmel a táskáját es ismet jelentkezett szolgalatra.

— *Fáradtak voltunk az úton, de szivesen dolgoztunk. Nem alszol, el ne aludj, igy biztattuk egymást a kollegámmal* — emlékszik vissza nevetve.

És ez így ment hónapról hónapra, évről évre, télennyáron egyaránt. Mégsem panaszkodtak, szerették a vasutat, a vasutashivatast, a munkatársak pedig egymással jó barátok voltak. Később a MÁV-hoz átkerülve könnyebb lett az eletük, a fizetesük több mint duplájára emelkedett. Abban az időben egy államvasúti dolgozó 200 pengot kapott, ebből szépen meg lehetett élni.

János bácsi 1947-ben ment nyugdíjba, de azt kovetoen sem pihent. Földet bérelt, dolgozott a BELSPED-nél és segitett otthon a ház korül. *Kozel százévesen ma sem tétlenkedik*, segít leányának a konyhában, ha elfárad üldögél egy kicsit a kertben. Neha kietál a kapuba egy kis beszélgetésre.

A hosszú élet titka iránt érdeklődve igy válaszol:

— A rendszeres munka. Tizenhárom éves koromtol dolgoztam, soha nem féltem a munkától, azt igyekeztem a legjobban elvegezni. Amikor a vasútról hazajöttem, nem feküdtem le, mentem kapalni a kertbe. Soha nem voltam beteg.

— Cigaretta, ital?

— Régebben pipáztam, a bort pedig csak módjával ittam.

Gellért József

Mi a teendő, ha kft.-t alapítunk?

— Először cégnevet kell választani és a cégbíróságnál meg kel vizsgalni, hogy a nev foglalt-e.

— Utána ki kell választani a tevékenységi kört. Ezt a Kozponti Statisztikai Hivatal által kiadott tevékenységi koroket tartalmazó anyagból kell választani az abban található negyjegyű kódszámmal együtt.

— Ezután következik az aláírási cimpéldány kiállítása, amit a Budapesti vagy a megyei Állami Közjegyzők Irodajában kell hitelesiteni.

— Ezt követi a társasági szerződés osszeállitasa. A szerződést jogtanácsossal kell ellenjegyeztetni. Tartalmi követelményeit a rendelet részletesen szabályozza.

— Ezutan jöhet a cégbejegyzés kérése. A cégbíróságnak kérelmet kell előterjeszteni az aláírásra jogosultak által a kft. cégbejegyzésére, majd a torzstőkét be kell fizetni. Penznitézetet kell választani, ahol a kft. számláit vezetni fogjak. Ha nemcsak pénzbeni torzstoke áll rendelkezésre (apport) arról is nyilatkozatot kell tenni.

— Tagjegyzéket kell összeállitani.

— Cégjegyzéknyomtatvanyt kell kiállitani. A tarsasagi szerződés adatainak alapjan kiallitott nyomtatvanyt a cegbiroságnak kell benyujtani es az illetékeket kifizetni (alaptoke 2 százaléka, kozzeteteli dij 2000 forint).

— Az APEH-tol adószámot kell kérni a megfelelo nyomtatvány kiállitasa után, amelyet a már rendelkezesre álló mellékletekkel el kell latni.

— A budapesti és Pest megyei Tarsadalombiztositasi Igazgatóságon adatlapot kell kitölteni és beadni.

Dr. Péter Mihály

A második helyezett

A záhonyi közlekedési szakközépiskolában kerestem fel a szerény, szemüveges fiatalembert, *Takács Edét*, aki az országos vasútforgalmi ágazati versenyen második helyezést ért el. Arról faggattam, hogyan került a vasutas szakközépiskolába?

— *Mint minden kisgyereknek, nekem is voltak vágyaim, álmaim.* Mindenképpen mozdonyvezető szerettem volna lenni, tetszett, hogy egyetlen mozdony hosszú kocsisort vontat és egyedül vezeti az ember. Aztán változott a helyzet, átlábaltam a forgalmi szolgálatra.

Ede és szülei Kisvárdán élnek, egy fiú testvére van, Nyíregyházán jár a tanárképző főiskolára. Szülei a polgármesteri hivatalnál dolgoznak. Tanulmányi eredménye éveken át jó volt.

A vasútforgalmi ágazati versenyt 1991. végén hirdették meg. *Négyen kerültek a döntőbe, ahol második lett.* Ezért nem kellett érettségizni szakmai tantárgyakból és vizsga nélkül vették fel a Budapesti Műszaki Egyetemre. Szeretettel emlékezett tanáraira, *Kovács Istvánnéra, Szalainé Kovács Évára, Pálfalvi Sándorra* és *Szőke Bertalanra*, akik segitették a felkészülésben.

Szőgyényi Bertalan

Rentz Mátyás:

Az alabástromkút

(Megállt a bakterház)

Idézőjel kezdődik.

A nevem Jónap Árkád Persze, ilyen nev nincs is. Szamit is a név ha az ember vasutas. Bakter Bechter. Ne gondolják, hogy most az fog következni: én itt várom, csak varom a vonatot, mely nem jon el. Nem is johet, mert ezt a szakaszt felszámoltak. Az igazgatoság annak rendjemódja szerint értesitett, hogy nem kivannak alkalmazni. Végkielégitésként a par hónap a kapott vedőruhám, labbelineim, kiegészito felszereléseim megtarthatom. A jelzőtarcsát es trombitat élescsákanyt, szabvanvásót es lapátot, meg egyebeket. (például 337 ép és 12 javítható jelzőkarót) leltár szerint leadtam. A bakterház kezeloi jogát átadják majd az illetékes önkormanyzatnak, én pedig mint rosszhiszemű, jóhiszemű, maradhatok bérlőként. Már a sineket is felszedték. Két liter pálinka hatására itt felejtettek egy rakat talpbetont néhány rövidebb síndarabot. És a többi, amiről nem beszélhetek. Üzletelgetek a falubeliekkel, abból tartom fenn magam. A lényeg, hogy most már teljes joggal, nyugodtan ülhetek ki a ház elé vagy a grádics pihenőjére olvasni. Itt a nyár, s ha nagy melegek jönnek, leszállok a kútba. Van az udvaron egy kiszáradt ásott kút. Talán a homok tömíthette el. Szép selymes homok van a fenekén. Alabástromkútnak nevezem. Gyermekkorom óta mindennek, ilyen tárgyaknak is, melyeket egyébként nem szokás megnevezni, adok valamilyen nevet. A diófámat például Őrfának neveztem el. A védett jegenyetölgyet Ferencnek, kerékpáromat Lajosnak. Szóval ez a kút a legérdekesebb. Szerintem. „Senki nem lehet olyan hülye még ha vasutas is, hogy önként lemásszon egy kútba, pláne szórakozni!" — mondta a főnököm a legutolsó fegyelmi ügyemnél. Volt egy különteher, amivel a végállomás berendezéseit szállitották, hát fütvültem kimenni. Kitettem a placcra a nyugágyat, abból ismerős mozdonyvezetők tudhatták, minden rendben. Akkor még élt Dénes, a kutyám, az vakkantott kettőt nekik. Idegenek vittek azt a különteher. A vonatvezető egyből befujt. Pedig volt még reményem, hogy talán áthelyeznek, én csak azt kertem, hogy a 70-estol a 90-es vonalig bárhova. En meg kozben lenni vartam, hogy előbújjon a nap a felhők mögül. Azon a pillanaton állt minden. Most valahol, talán hegyvidéken lennék bakter, s biztosan jobban ügyelnék az utasitasokra.

A kút júliusban a legszebb. Vagy junius végén, déltájban, felhőtlen napsütésben. Ilyenkor elobb felmászom a fára, megnézem, idelátszik-e a Bükk. Ha igen, tiszta dő van. Ilyenkor a kútban kékes fény dereng. Van egy érdekes könyvem, azt viszem le magammal. Olyan, mint egy családi fotóalbum, de szöveg is van hozzá, amit nem értek. Tudom, a fejemmel van baj. Két kedvenc képem van. Az egyiken ballonkabátos nő áll valami fennsíkon, s nézi a tájat. Nagyon érdekes, mintha benne lenne abban az időben az ember. A másik az furcsa kép. Fiatal lány alsóruhában, arca ki van retusálva. Őt szoktam elképzelni, hogy leszól a kútba: kész az ebéd. Rántott hús, krumplipüré, uborkasaláta. Minden évben egyszer ebédelek. Szent István napján elbuszozom a nővéremhez. Rántott hús, krumplipüré, uborkasaláta Ebéd után elballagok a presszóba, fagylaltot vásárolok, és megiszom egy sört. Vagyis inkább egy bambit, azaz szőkeszódát. Egyszer ugyanis összeakadtam régi osztálytársaimmal, még a gimnáziumban is együtt voltunk, csak én harmadévre kimaradtam. Estin ugyan elvégeztem én is, de az már nem az igazi. Szóval berúgtam, s úgy hoztak haza kocsival. Ez egy egész évre elrontotta a hangulatunkat. Pocsek ev volt az mindkettőnknek.

Ha megettuk a fagylaltot, én fát hasogatok, a nővérem pedig kiül hozzam az eperfa árnyékába, és megvarrja a fehérneműmet. Nagyon öreg mar a nőverem huszonöt évvel idősebb, mint én. Estére összehasogatok húsz mázsa fát. Télen, ha nagyon hideg van, a szobát is fűti, különben a konyhából enged be esténként egy kis meleget. Egyszer jó lenne még a cserépkályha mellett beszélgetni, de soha nem jutott még eszembe télen az, hogy meglátogassam. Mindkét szülőnk télen halt meg. Néha tévét is nézünk, például a tűzijátékot. Van már színes tévéje is, de én azt nem nézem. Nem bírja a szemem. Ha bírná is, megszoknám, aztán ülhetnék egy évig savanyú pofával az én favoritom előtt. Inkább csak beszélgetünk. Pontosabban a férjéről beszél. Két évig éltek együtt, állandóan verte, elhordta a stafírungját, a forradalomkor meg ellopott egy tanyáról valami biciklit, lóháton utána a gazda, s agyonütötte egy ásóval. Amerikába akart menni. Ezt úgy kell érteni, hogy maga sem tudta, hová. Amerika azt jelentette, hogy jó világ. Úgy képzelte, Bécstől, ami Pestnél van, a Duna túlpartján, fél nap vasút Párizs, ahonnan szerencsefiakkal rakott hajók indulnak nevjorkba. A nővérem ma már egészen másként emlékszik az egészre.

A hatvanas években még a sírját is megátkozta a „senkiházi alkoholistájának", ma pedig mint, „édes, drága párom" emlegeti. Végül is, miért ne? A föld sem emlékszik semmire. Éjféltájban már nem beszél ő sem. Ilyenkorra a kórházi látogatásoknál és a temetőknél tart. Belgyógyászok és papok lélekelemzőjébe bonyolódik. Egy évben jókedvünk lett kerekedett. Paltól a plébánostól kapott egy üveg rubiz bort, azt szépen megiszogattuk, énekelgettünk, nővérem zongorázott is.

Reggel aztán felülök az első buszra, s legtöbbször dél van, mire a fel-égetett tarlók kozott hazaballagok. Eddig mindig volt kutyám, s elem szaladt. Az idén le kellett lövetnem a vagyonőrrel, mert rákapott a tojásevésre. Folyton elkódorgott, hurokba lépett vagy megmérgezték. Végül mar sokat szenvedett. Adtam neki egy tojást, s amint felfalta, a vagyonőr végzett vele. Odaadtam neki a lőszerpénzt, hogy ne kelljen levágnia a fülét vagy az orrat.

Mit írjak még.

Ilyenkor valami izgalmasat kéne írni, de semmi sem jut eszembe, csak egy vicc, amit egy Haas nevű matróz mesélt a seregben, persze úgy mintha megtörtént volna. Befizetnek a hajósok egy nőnél, de a fiatal nem bír vele. Baszd hát, szájba! — biztatják a többiek. Visszajön, véres bütykeit simogatja, hogy hát így sem megy. Ez is megvan, az erotika.

Szóval ez a kút, ez valami. Alig várom már, hogy eljojjön az az idő. Igaz, az egész nem tart egy óráig, utána éppen csak dereng, s hetek múltával pincesötét lesz. Nem alabástrom. Néha azt álmodom, jön valaki, s levágja a kötelet. Még nevet is. Feje tök-kobak, melyből szeme-szája világít. Persze, ilyenkor felébredek. Egesz évben álmodom a kúttal vagy a nővéremmel. Ezek a jó álmok. Jó álom, az, ha egy-két kellemes élménnyel álmodom, ami különben évente egyszer-kétszer történik meg. Gondolom, ezzel a fák, a kutyák vagy a madarak is így vannak. Meg a mozdonyok is, mert azoknak is van lelkük, az éves nagyszemlén ezer görgőjükön, friss zsírágyban jobb kedvvel fordulnak tengelyeik.

Most búcsúzom kedves füzet. Találkozunk 2000-ben.

Idézőjel zárul.

Ifjúsági magyar sakkbajnokság

A szombathelyi Ruck Robi győzött

Ruck Róbert (balról) verseny közben

Remek szombathelyi sikerrel végződött a Sakkszövetségben augusztus második felében megrendezett ifjúsági magyar sakkbajnokság. A 20 éven aluli fiúk versenyén — végig az élmezőnyben haladva —, a mindössze 14 éves *Ruck Róbert*, a Haladás VSE sakkozója lett a bajnok, a tekintélyes 2470 értékszáma és nemzetközi mesteri címe miatt esélyesebbnek tartott 17 esztendős *Almási Zolival* szemben. Robi júliusban Rimaszombaton megtartott korcsoportos ifjúsági Európa-bajnokságon is második lett, a bajnok orosz gyerek mögött, de itt pontszámban is megelőzte Zolit.

Az ünnepélyes díjkiosztáson a szövetség több vezetőjének jelenlétében tapsvihar köszöntötte a győztest és kijutott a gratulációkból a fáradhatatlan edzőnek, *Kiss Attila* nemzetközi mesternek is.

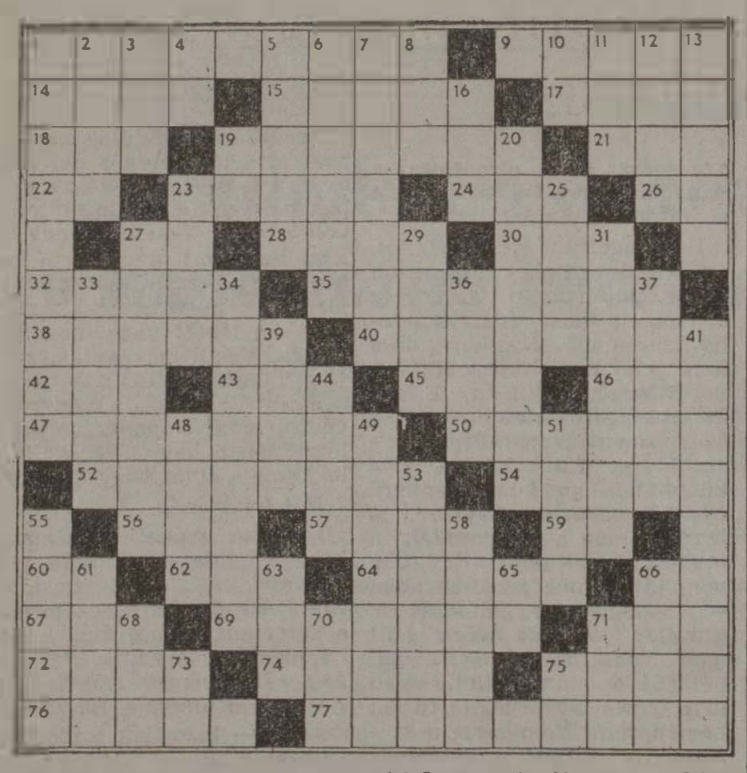
Már tavaly felfigyelhettünk arra, hogy a magyar sakkozás utánpótlásának egyik fellegvára alakul ki a Haladás VSE és a szombathelyi Művelődési és Sportház gondozásában, hiszen az 1991. évi hasonló versenyen egy másik tehetséges szombathelyi fiatalember — *Korpics Zsolt* — is az élen végzett holtversenyben, de ő a bajnoki ezüstérmet kaphatta meg.

Akkor lányaik is jobban kitettek magukért *Lendvai Noémi* a 17 éven aluli lányok versenyének megnyerése után a 20 éven aluliak között második, míg *Palkó Gabriella* harmadik lett. *Lendvai Edit*, *Tomcsányi Péter* és *Soponyai Tamás* is tagjai, valószínűleg az ország legfiatalabb korátlagú együttesének, mely ősztől az országos csapatbajnokság első osztályában szerepelhet.

Palkó István, a Megyei Sakkszövetség elnöke bízik abban, hogy továbbra is számíthatnak Szombathely város sakkszerető és azért tenni képes személyiségeinek támogatására és a Haladás VSE-re.

Dely Péter

Egy mese a régi időkből



Vízszintes: 1. Különlegesen szép szopránhang. 9. Afrikai ország. 14. Elefántcsont (latin). 15. Ukrán város. 17. Lagunát elzáró gát. 18. Takar. 19. Egy földrajzi név. 21. Sérülés helye. 22. Német előljáró-szó. 23. Krumplit tisztít. 24. Hangtalanul rideg. 26. Szolmizációs hang. 27. Voltamper. 28. S-sel a végén félbársony. 30. Olasz, uruguayi és luxemburgi autójelzés. 32. Kábítószer, mákony. 35. ... Sevillai, egyházi író, meghalt 636-ban. 38. ... admirális, a trafalgári győző. 40. Mongol altáji népcsoport. 42. Jód és tallium vegyjele. 43. Égitest. 45. Lakoma. 46. Bizony, de nagyon régen. 47. Spanyol tartomány. 50. ... törvénye, állatföldrajzi törvény. 52. K-val pótolva szívderlő. 54. Floridai város (ék. fel.). 56. Hegedű fontos része. 57. ... andrum, cigánypetrezselyem. 59. Tanú páratlan betűi. 60. Római 49. 62. Régi súlymérték. 64. Hóbort, rögeszme. 66. Üres kas. 67. Jugoszláv város. 69. Egyhangú, unalmas. 71. Áhítás egynemű betűi. 72. Orosz férfinév. 74. ... Clément (1496—1544) francia költő. 75. L. R. 76. Lengyel város. 77. Tejjel készült cukorka.

Függőleges: 1. Görög sziget. 2. Fent, németül. 3. Ha van, legyen köz-ér. 4. Kora közepe. 5. Vízi jármű, névelővel. 6. Egy osztrák tartomány lakója. 7. Alpakka. 8. ... ativ, viszonylagos. 10. Rangjelző. 11. Latin újra. 12. Az Odera németül. 13. ... Alfréd (1833—1896) svéd vegyész. 16. Út. 19. Éneklő hang. 20. Sejt jellegzetességeit rögzítő diagram. 23. Német ház. 25. Az indiai szikh felekezet vallásfője. 27. Karinthiai város. 29. Téli sportterep (két szó). 31. Őslakó volt Portugáliában. 33. Női név. 34. Név kezdőbetűi. 36. Visszamond! 37. Semmikor. 39. Nantes, fonetikusan. 41. Ide megy a gőzös. 44. Elárusítóhely. 48. ... August (1869—1921) német szobrász. 49. Nagyon pontos időmérő. 51. Női név. 53. Szónok. 55. Kisebb. ifjabb (latin). 58. Komárom megyei helység. 61. Komor szín. 63. Angol férfinév. 65. Kötőszalag. 66. Német kikötőváros. 68. Részben esedez. 70. Tolna megyei helység. 71. Nem megy. 73. Japán társasjáték. 75. Azonos betűk.

Beküldendő: Annak az országnak a neve, amelyben a vízszintes 19. alatti található.

Beküldési határidő: szeptember 25.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Peru.

Könyvutalványt nyertek: Fórizs Sándor, Báránd, Nagy Lajos u. 31. 4161; Petrovics László, Vác, Ősz u. 3. 2600; Forgács Imre, Debrecen, Széchenyi u. 97/a. 4031; Drégelyi Ferencné, Budapest Gyarmat u. 112. 1147; Banyár István, Békéscsaba, Fövenyes u. 16. 5600.

Sportolók jutalmazása a MÁV Vezérigazgatóságon

— A barcelonai nyári olimpián részt vett magyar sportolók kiemelkedő eredményeihez a vasutas sportolók is hozzájárultak. Sikereiket a vasutas társadalom nagyra értékeli. Mi a MÁV vezetői is büszkék vagyunk önökre. — Így kezdte köszöntőjét *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója azon a fogadáson, amelyet az olimpián érmet nyert és pontot érő helyezést elért vasutas sportolók és szakvezetőik tiszteletére szeptember 4-én rendeztek a MÁV Vezérigazgatóságon.

A vezérigazgató ezután arról beszélt, hogy a magyar vasút, mint ként az egész ország, nehéz időket él. Az áruszállítás drasztikus csökkenése miatt nincs bevétel. A bajokat még tetézi, hogy nagyon sok belföldi fuvaroztató vált fizetőképtelenné, és néhány külföldi vasút is tetemes összeggel tartozik a MÁV-nak.

— Nehézségeink ellenére, továbbra sem mondunk le arról, hogy lehetőségeinkhez mérten támogassuk az arra érdemes egyesületeinket, s azokat a sportolókat, akik az olimpián és a különböző nemzetközi versenyeken, kiemelkedő eredményeikkel dicsőséget szereznek a Magyar Köztársaságnak, hírnevet a nagy hagyományokkal rendelkező vasutas sportnak — hangsúlyozta Csárádi János, majd végezetül köszönetet mondott az olimpikonoknak, edzőiknek, a klubok jelen lévő vezetőinek és az érmet nyert, illetve a pontot érő helyezést elérteknek pénzjutalmat adott át.

A barcelonai olimpián a legjobb eredményt *Szabó Tünde*, a Nyíregyházi VSC úszója érte el. A 100 méteres hátúszásban ezüst érmet nyert. 200 háton pedig hatodik lett. Rajta kívül *Hegedüs Ferenc*, a BVSC vívója, a pártbajtörcsapat tagjaként nyert ezüstérmet. A BVSC másik válogatottja, *Érsek Zsolt*, tagja volt a negyedik helyen végzett tőrcsapatnak. A Szombathelyi Haladás két kiváló dobóatlétája közül *Gécsek Tibor* kalapácsvetésben negyedik. *Horváth Attila* diszkoszvetésben ötödik lett. *Csépe Gabriella*, a BVSC úszója 100 mellen hatodik, *Varga Zsolt* és *Péter Imre*, a BVSC vízilabdázói a hatodik helyen végzett magyar csapat tagjaként voltak pontszerzők.

A fogadáson részt vett és jutalomban részesült sportolók és vezetők nevében *dr. Balázs Ákos*, a BVSC ügyvezető elnöke mondott köszönetet.

V. F.

Nyilatkozat

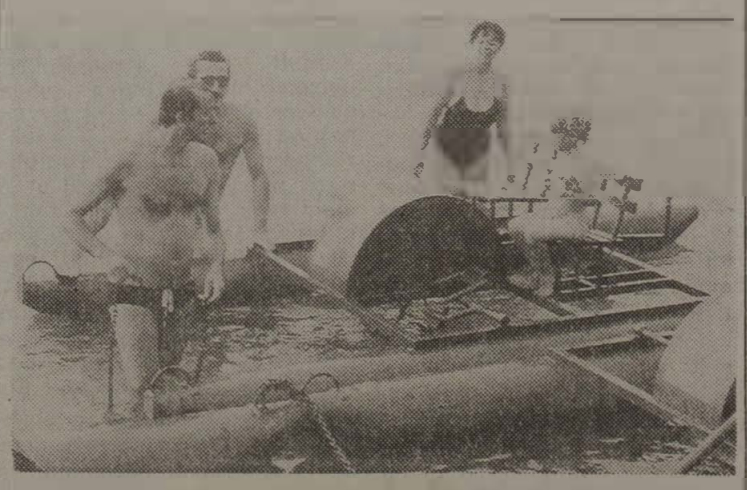
Az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldalát alkotó szervezetek megdöbbenéssel fogadják, hogy a kormány — a szakszervezeti szövetségek egybehangzó véleménye és tiltakozása ellenére — elfogadta a szakszervezetek közötti választásról és a szakszervezeti vagyon megosztásáról szóló törvényjavaslat tervezetét, anélkül, hogy a konföderációk konszenzussal megfogalmazott javaslatai közül akár egyet is figyelembe vett volna. A kormány döntése azért is példa nélküli, mert ellentétben áll a saját maga által 1992. július 23-án megfogalmazott szakszervezet-politikai alapelvekkel és azzal a legutóbbi nyilatkozatával, amely szerint a kormány kerülni kívánja a társadalom különböző erőivel és szervezeteivel a konfliktusok kiéleződését.

A szakszervezetek ezt a kormányzati magatartást a leghatározottabban visszautasítják és közösen mérlegelik válaszlépéseiket. A szakszervezeti szövetségek felkérik a parlamenti frakciókat és képviselőket, hogy a törvényjavaslat országgyűlési vitája és a szavazás során segítsék érvényre juttatni a szakszervezeti mozgalom legalapvetőbb érdekeit kifejező, közös munkavállalói javaslatokat.

(Az ÉT munkavállalói oldala)

Nyári pillanatok

Már beköszöntött az ősz, de emlékezetünkben még élénken él az idei forró nyár emléke. Sokan idézgetik még a nyaralás pillanatait, nézegetik az elkészült fényképeket. Fotóriporterünk az Északi Járműjavító vállalati üdülőjében járt augusztus végén, ahol ebben az idényben háromszáz család üdülhetett. Felnőttek és gyerekek jól érezték magukat a vízparton, a kényelmes — televízióval, hűtővel felszerelt — szobákban, a pingpongasztalok mellett.



Tüttő Tibor felvételei

A hang története

Időszaki kiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban

A csendesebb nyári hónapok után — az ősz beköszöntésével — a múzeumi élet is megélénkül. Az év hátralevő hónapjaira a Közlekedési Múzeum is elkészítette programját. Ennek, az állandó kiállítások mellett kiemelkedő eseménye, a szeptember 2-án megnyílt *A hang története* című időszaki kiállítás, amelyet a brnói Technikai Múzeum gazdag anyagából válogattak. A brnóiakkal immár negyedszázados múltra tekint vissza a budapestiek kapcsolata. A két múzeum között gyakoriak a tapasztalatcserék és a kölcsönös kiállítások.

A vendégek ezúttal többnyire matuzsálemkorú, hangzó zeneszerszámokat — mechanikus és elektronikus hangszereket, zenegépeket — mutatnak be. Bár, ez a kiállítás nem terjed ki a hangszertörténet egészére, a kiállított tárgyak mégis jól elkülöníthető csoportokra oszthatók.

A kiállítás megnyitását gyermekműsor vezette be. Versmondás, ének- és zeneszámok csendültek fel a múzeum előcsarnokában. A tapssal jutalmazott műsor és *Katona András* főigazgató üdvözlése után *dr. Gyurkovics Sándor*, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium közigazgatási államtitkára kedves szavakkal méltatta, majd megnyitotta a kiállítást. Az államtitkár után *dr. Frantisek Kropacsek*, a brnói múzeum igazgatója röviden ismertette, hogy az érdeklődők milyen tárgyakat láthatnak a kiállításon.

A hang története című időszaki kiállítás egyébként október 4-ig tekinthető meg a Közlekedési Múzeum új épületében.

(visi)

Van szabad beutaló

Az alábbiakban közöljük a szabad kedvezményes üdülési lehetőségeket. Jelentkezni lehet a Vasutasok Szakszervezete Szociálpolitikai Ügycsoportjánál munkanapokon 9—13 óráig a 19-77; 48-13; 19-57/165. telefonszámon. A beutalójegyeket az alapszervezeteken keresztül juttatjuk el a jelentkezők részére. Beutalójegyet csak rendkívül indokolt esetben, megfelelő igazolásokkal ellátva fogadunk vissza.

MAGASTAT:

Galyatető XI. 26—XII. 9. I/A. hp. 12 040—, **Lillafüred** XI. 18—XII. 01. I. o. hp. 9800—, **Mátrafüred** XI. 18—XII. 01. I. o. hp. 9800—, **Miskolctapolca** XI. 26—XII. 9. I. o. hp. 9800—, **Pécs** XI. 6—19. II. o. hp. 8400—, **Bakonybél** XI. 5—18. III. o. hp. 6720—, **Bakonybél** XI. 19—XII. 02. III. o. hp. 6720—, **Lillafüred** XI. 4—17. I. o. egyéni 4900—, **Miskolctapolca** XI. 12—25. I. o. egyéni 4900—, **Lillafüred** XI. 18—XII. 1. I. o. egyéni 4900—, **Miskolctapolca** XI. 26—XII. 9. I. o. egyéni 4900—, **Lillafüred** XI. 18—XII. 01. II. o. egyéni 4200—, **Pécs** XI. 20—XII. 3. II. o. egyéni 4200—, **Bp. Rózsadomb** XII. 1—14. I/A. o. hp. 12 040—, **Mátrafüred** XII. 2—15. I. o. hp. 9800—, **Mátraháza** XII. 3—16. I. o. hp. 9800—, **Mátrafüred** XII. 2—15. II. o. hp. 8400—, **Pécs** XII. 4—17. II. o. hp. 8400—, **Galyatető** XII. 10—19. I/A. o. hp. 8600—, **Lillafüred** XII. 2—15. I. o. egyéni 4900—, **Mátrafüred** XII. 16—22. I. o. hp. 4900—,

GYÓGY:

Hévíz Panoráma XI. 5—18. I/A. o. hp. 12 040—, **Hévíz** Panoráma XI. 19—XII. 2. I/A. o. hp. 12 040—, **Hévíz** Panoráma XI—5—18. I. o. hp. 9800—, **Hévíz** Flavius XI. 11—24. II. o. hp. 8400—, **Hajdúszoboszló** Hortobágy XI. 19—XII. 2. II. o. hp. 8400—. **Hévíz** Flavius XI. 25—XII. 8. II. o. hp. 8400—; **Szeged** XII. 2—15. I/A. hp. 12 040—, **Gyula** XII. 8—21. I. o. hp. 9800—, **Hajdúszoboszló** Hortobágy XII. 3—16 II. o. hp. 8400—, **Hévíz** Flavius XII. 9—22. II. o. hp. 8400—, **Hévíz** Panoráma XII. 12—21. I/a. hp. 8600—, **Hévíz** Panoráma I/A. o. hp. 7740—, **Gyula** XII. 1—7. I. o. hp. 4900—,

BALATON:

Siófok Ezüstpart XI. 4—17. I/A. o. hp. 8960—, **Siófok** Ezüstpart XI. 18—XII. 1. I/A. o. hp. 8960—, **Siófok** Ezüstpart XI. 4—17. I. o. hp. 7840—, **Siófok** Azur XI. 6—19. I. o. hp. 7840—, **Siófok** Azur XI. 20—XII. 3. I. o. hp. 7840—, **Siófok** Ezüstpart XII. 2—15. I/A. o. hp. 8960—,

SZANATÓRIUM:

Balatonföldvár XI. 16—XII. 6 I. o. 7770—, **Parádfürdő** XI. 4—24. II. o. 6300—, **Parádfürdő** XI. 11—XII. 2. II. o. 6300—, **Parádfürdő** XI. 25—XII. 15. II. o. 6300—, **Siófok** XI. 9—29. II. o. 6300—, **Siófok** XI. 30—XII. 20. II. o. 6300—, **Balatonfüred** XI. 18—XII. 8. III. o. 5670—, **Siófok** XII. 1—21. II. o. 6300—, **Parádfürdő** XII. 9—29. II. o. 6300—, **Balatonfüred** XII. 9—29. III. o. 5670—,

Spanyol vendégek Szegeden

Az MSZOSZ Csongrád megyei képviselete vendégeként a spanyolországi Valencia tartományból, a Confederació Sindicál de Commissions Obreveres szakszervezeti szövetség kéttagú delegációja július 14—19. között Csongrád megyében tartózkodott. A küldöttséget *Antonio Montalbán*, a CSCO tartományi főtitkára vezette, aki az európai szakszervezetek szövetségének küldötte is.

A spanyolok látogatásuk során találkoztak az MSZOSZ képviseleti fórumával, tájékozódtak a magyar szakszervezetek helyzetéről, s ismertették saját szakszervezetük munkáját. Programjuk során több vállalatot is felkerestek és ismerkedtek Szeged és a Dél-Alföld nevezetességeivel.

Július 18-án a VSz területi középszervének vendégei voltak. *Mári Gábor*, a területi és tagozati választmány elnöke adott tájékoztatást a Vasutasok Szakszervezete munkájáról.

— g —

Halálozás

Augusztus 24-én, 84 éves korában meghalt Ferk Ferenc nyugdíjas, aki 1945-től 47-ig a MÁV Istvántelki főműhely üb elnöke volt, majd később a Vasutasok és Hajósok Szakszervezetének a főtitkárhelyettese. Temetése szeptember 11-én a Rákoskeresztúri temetőben.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—5308. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. SZEPT. 24.

Első félévi mérleg

Létszám és bérgazdálkodás

Rendelkezésre állnak azok a létszám- és béradatok, amelyek alapján értékelhető a MÁV létszámában, alapbérében, átlagbérében bekövetkező változások az év első felében. Az adatok összehasonlítása egyrészt a bázisidőszakkal, másrészt az ez évi célkitűzésekkel (tervekkel) adhat az elemzéshez megfelelő támpontot. Alapvető kiindulási tényező az év elején a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete (és más érdek-képviseleti szervezetek) által kötött megállapodás, amelyben rögzítették a létszámváltozás, illetve az átlagbér-növekedés mértékét. A megállapodás lényege az volt, hogy a MÁV éves átlagban 19—22% közötti átlagbér-növekedést biztosít, amelynek forrása kb. fele arányban bértömegnövekmény és fele arányban az évi átlagban végrehajtásra kerülő 10%-os mértékű létszámcsökkentés.

Munkaerőhelyzet, létszámcsökkentés

A létszámleépítési kötelezettség évi átlagban 11 254 főt jelent, amelynek a végrehajtása esetén a MÁV 1992. évi átlagos létszáma 101 509 fő lesz. (Mint ismeretes, a 10%-os mértékű csökkentés az egyes szakágak között differenciáltan került meghatározásra.) Az előirással szemben az I. félévben 8469-el csökkent a létszám. A létszámleépítésben áprilisban már érzékelhető volt a számottevő elmaradás — ugyanakkor a 11 254 vasutas bérét január 1-jétől bérfejlesztésre felhasználták — így a MÁV Vezérigazgatóság egyéb bérmegtakarító intézkedésre kényszerült. A VSz és más érdek-képviseleti szervekkel egyetértésben május—június hónapban (összesen 5 hétre) nappalos beosztású munkakörökben részmunkaidős foglalkoztatás bevezetését határozták el. *A munkaidőt a teljes munkaidő kétharmadára mérsékelték és emellett a bér 83%-át fizették ki.* Az a körülmény, hogy a bér a munkaidőnél jelentősen kisebb mértékben csökkent, elsősorban a VSz követelésére valósult meg.

A részmunkaidős foglalkoztatás mintegy 52 000 vasutast érintett, a megtakarított munkaidő 1626 fő teljes évi munkaidejének felel meg. A VSz követelésére a megtakarított munkaidőnek megfelelő 1626 fővel mérséklik az év elején tervezett létszámleépítést, így éves szinten a csökkentendő létszám 9628.

A részmunkaidős foglalkoztatás hatását is figyelembe véve a II. félévben már csak a következő szakszolgálatoknak van létszámcsökkentési kötelezettsége:

— építés és pályafenntartás;
— gépészet;
— vasútigazgatósági központ.

A II. félév eddig eltelt időszakában tovább csökkent a létszám és *biztosnak látszik, hogy az előirt létszámcsökkentési célkitűzés minden területen megvalósul.* Meg kell jegyezni, hogy a „vasútigazgatósági központ" megjelölésű terület létszámában többek között beletartoznak a védelmi főnökségek is, ahol a rendészeti létszám növelése volt a feladat, és így ez a körülmény nehezíti az előirt létszámra való ráállást. Az építési, illetve gépészeti szakágak létszámcsökkentési feladatának megoldását eddig is, a jövőben is segítheti a kényszer-, illetve fagyszabadság alkalmazásának munkaidőalap- (és ezen keresztül a bérfelhasználást) csökkentő hatása.

A munkaviszony megszűnésekről

Érdemes részletesen is kitérni arra, hogy az I. féléví 8169 fős létszámcsökkentés milyen módon valósult meg. *Az I. félév során 8055 vasutasnak ténylegesen megszűnt a munkaviszonya, míg a fennmaradó rész (414 fő) az elmúlt év áthúzódó hatásaként érvényesült.* A munkaviszony-megszűnések állománycsoport (fizikai-szellemi) szerinti összetétele messze nem tükrözi az összes létszám megoszlását. Az eltávozók 85%-a fizikai és 15%-a a szellemi foglalkozású munkakörökből került ki. Ezzel tovább romlott — az eddig is kedvezőtlen — fizikai-szellemi foglalkozásúaknak — a létszámaránya.

A munkaviszony-megszűnések okai közül kiemelést érdemel, hogy nyugdíjazás miatt szűnt meg a munkaviszonya 2920 személynek, tehát az összes munkaviszony-megszűnés kb. 1/3-a ebből az okból következett be. (Ebből korengedményes nyugdíjazás 1213 vasutasnál történt.) A munkavállaló kezdeményezte a munkaviszony megszűnését 1965 esetben. *A munkáltató kezdeményezésére szűnt meg a munkaviszonya 1468 dolgozónak.* (Ebből fegyelmileg elbocsátva 218.) Tehát az összes munkaviszony-

(Folytatás a 4. oldalon)

Csak a cégtáblát festették át

A szociális törvénytervezet pénzügyileg megalapozatlan

Szakszervezetünk a közelmúltban véleményezte a szociális törvénytervezetet. A szociális ellátás koncepciójában megfogalmazott értékeléssel, amely az elmúlt rendszer szociálpolitikáját jellemezte, egyetértettünk. A tervezet szerint a korábbi évtizedekben a szociálpolitika gyakorlatilag beépült az elosztás legtöbb elemébe. Szociális megfontolások szabályozták a foglalkoztatást, a bérarányokat, árakat, a lakáshoz való hozzájutást és a különféle szolgáltatások díjait. Az alacsony árak és bérek képezték a lakosság szociális biztonságának az alapját. Az egyenlősdi elvére épülő társadalompolitika elméletileg kizárta a szegénység létét, így ennek kezelésére nem alakultak ki eszközrendszerek.

Az előző kormányzatok már a '80-as években felismerték, hogy ezen változtatni kell, s e felismerés nyomán megkezdődött az elosztási rendszerek kisebb-nagyobb korrekciója. Az átalakulás a '90-es évek elejére felgyorsult. A jelenlegi társadalompolitikai, gazdaságpolitikai változások és körülmények új szociális igényeket is indokolnak. A változásokhoz igazodó feladatokat elavult jogszabályokkal nem lehet szabályozni, újakkal kell felváltani. Ezért vált sürgetővé a szociálpolitika átfogó törvényszintu szabályozása.

A törvényjavaslatban megfogalmazott koncepció olyan elképzeléseket tartalmaz, amely jelen helyzetünkben pénzügyileg megalapozatlan. A kidolgozásnál elsősorban az Európai Szociális Charta szociális filozófiáját átkövették, ami önmagában helyes célkitűzés, amennyiben a mai magyar valóságra épülnek, de ezek a célkitűzések jelen helyzetünkben csak a jövő szociálpolitikáját határozhatják meg.

A javaslat összefoglaló részében adott értékelés helytálló. *Az erre épülő, törvényileg megalapozott intézkedési folyamatok beindítása az új alapokra helyezett egységes szociális védőháló megteremtése halaszthatatlan.* Megítélésünk szerint a nemzetgazdaság átalakításának szociális piacgazdaságra történő átállítása fáziskésésben van a szociális törvény koncepciójában megfogalmazott célkitűzésektől. Mindez bizonytalanná teszi a szociális törvény koncepciójában vállalt állami garanciákat.

A megújuló államgazdaság privatizációs stratégiája azt mutatja, hogy ennek folyamata nem a modern szociális piacgazdaság kiépítése felé halad, hanem *csak a cégtáblát festették át.* Az állami tulajdon más formában jelenik meg. Emiatt ennek szociális jellege leszűkül. Ezt még erősíti az a kormányzati törekvés is — hivatkozással az elmúlt rendszerben követett szociálpolitika felszámolására —, amely célul tűzte ki, hogy a munkajövedelmeken belül gyorsan csökkenti a társadalmi jövedelmek arányát. Ez pedig csak tágítja a „szociális védőháló" lyukait. Szakszervezetünk a szociális törvény koncepciójának javaslatait a fentiek figyelembevételével kezeli.

(Folytatás a 4. oldalon)

SZEPTEMBER 27-TŐL

Megváltozik a vasút menetrendje

Inter City vonatok Budapest—Nyíregyháza között

Mint ismeretes az ez évi menetrendváltozás eltert a hagyományostól. A belföldi forgalomban közlekedő vonatokról — a csekély számú változás miatt — Hivatalos Menetrend most készült. Számottevő változás gyakorlatilag csak a nemzetközi forgalomban volt. Ott viszont május 31-én indokolt volt új menetrend kiadása.

Csárádi János vezérigazgató, május végén a menetrendi sajtótájékoztatón azt is bejelentette, hogy a romló pályaállapot, valamint a menetrend szerkezetének lehetőség szerinti korszerűsítése miatt, szeptember 27-től egyes vonalakon teljesen új menetrend, máshol kisebb változásokkal a jelenlegi lép, illetve marad érvényben. Ennek megfelelően készült, s kizárólag a belföldi menetrendet tartalmazza az új Hivatalos Menetrend, melyből ezúttal hiányzik a különböző közlekedési vállalatok — Mahart, BKV — menetrendje. *Az ujonnan kiadott szolgálati menetrendkönyvek új formátumban jelennek meg.*

Legjelentősebb menetrendi változás, hogy Budapest—Miskolc után szeptember 27-től Budapest—Nyíregyháza között is bevezetik az Inter City rendszert. A két város között, Hajdúszoboszló és Debrecen megállással, hétköznap 4, vasárnap 5 pár Inter City vonat közlekedik, 2 óra 55 perc menettartammal. Ezzel egy időben a távolsági személyvonatok helyett kedvezőbb menetidővel sebesvonatok közlekednek. A kisebb települések utasforgalmát a rövid viszonylatokban közlekedő gyűjtő-elosztó vonatok szolgálják ki.

Az új menetrend ezúttal figyelembe veszi a pályák állapotát, a lassújelek kedvezőtlen hatását. Ezért a személyvonatok menettartama, nagyon sok fő- és mellékvonalon, 5-10 perccel meghosszabbodik. Van azonban olyan mellékvonal is, a kisterenye—kál-kápolnai, amelyen a pályasebesség csökkenése miatt a menetidő 31 perccel növekszik. Említésre méltó az is, hogy Hatvan—Somoskőújfalu között, szintén a pálya állapota miatt, a 10-12 perces menettartam-növekedés mellett a gyorsvonatok helyett sebesvonatok, Hatvan—Losonc között pedig 3 pár személyvonat közlekedik.

Egyébként a teljes hálózatra jellemző a vonatok kisebb-nagyobb mérvű menettartam növekedése. *Ennek ellenére a csatlakozási rendszer nem omlott össze.*

A menetrendváltozásról szeptember 21-én, hétfőn, délelőtt *Csárádi János* vezérigazgató a Nyugati pályaudvar királyvárótermében tájékoztatta a sajtó képviselőit. Ezen a VSz-t *Papp Pál* elnök képviselte. A sajtótájékoztató után az újságírók és a meghívott vendégek. köztük több országgyűlési képviselő részt vett egy új Inter City vonat próbaútján. A vonat Nyíregyházáig és vissza közlekedett.

(visi)

Százhuszonöt éves az Északi Járműjavító. Ebből az alkalomból mozdonykiállítást rendeztek az . . . . . üzemben. Tudósítás az 5. oldalon (Tüttő Tibor felvétele)

A 28-as csapdája

Joseph Heller se tudna jobb groteszket írni a szakszervezetek közötti választások ürügyén, mint amit a magyar parlament szeptember 14-én produkált.

Valóra vált a 28-as csapdája. A tavalyi — egyszerinek mondott (az 1991. évi XXVIII. törvény) — beleszólás a szakszervezeti belügyekbe törvényi formában most fordulhat majd igazán „termővé". Igaz, nem kivételesse, mint háborúk idején szokás. (Ettől a tárgyalási módtól a kormány ugyanis elegánsan eltekintett). Csak sürgossé.

Hogy kinek? Hát a beterjesztőknek.

Hiába: nagy dolog a presztízs.

Mert ha a kormány egyszer elhatározza, hogy tárgyalásba veteti az inkriminált előterjesztést, akkor az be is következik. Hiába egyeztek meg az érdekelt szakszervezetek a vagyonmegosztásban és a választásokban. Hiába tartja tárgyalhatatlannak — mint egy ügyrendi közbeszólásból kitűnt — két ellenzéki párt (s nem az egész ellenzék) a törvénytervezetet. Hiába járt közben a miniszterelnöknél *Palkovics Imre*, (amúgy MDF-es honatya) a Munkástanácsok Országos Szövetségének elnöke.

Mindez hiábavaló. Ámbár volt arra már precedens, hogy a kormány átdolgozásra visszavont nem egy félresikerült törvénytervezetet, de most nem ezt teszi. Valami különös kényszer okán ragaszkodik a tárgyaláshoz. Az Országgyűlés pedig — buzgón — 62 százalékos szavazati aránnyal rábólint egy olyan tervezet „sürgős" napirendre tűzésére, amiről az „igen" gombot nyomók is pontosan tudják: ebben a formájában nemcsak értelmetlen, végrehajthatatlan is.

Persze, a kormány azért nyitva hagyta a kiskaput. A szakminiszter megtalálta az „ideológiát" a napirendre tűzés és az — egy-két hét múltán bekövetkezhető — napirendről való levétel mellett is. Imre, az ige: azért kell sürgősen tárgyalásba venni, mert a szakszervezetek közötti konszenzus — úgymond — még csak előzetes egyezség, nem hivatalos megállapodás. Ha netán azzá válik, akkor az — így a miniszter — „új helyzetet teremt".

No már most. Vagy sejtik, hogy a nagy hirtelen kialakult szakszervezeti egység már kétséges. (Netán: maguk dobták be a belviszályt felszító újabb „esélyegyenlősítő" érveket a konföderációk kupaktanácsába.) Vagy csak be akarják biztosítani magukat: történjék a továbbiakban bármi — még a legborzasztóbb: a szakszervezetek megbékélése is —, a kormány akkor is presztízsveszteség nélkül tudja majd a saját képére formázni a rivalizáló szakszervezeteket.

Akit pedig az is érdekelne, hogy eközben hol marad a munkavállalói érdekvédelem, az kutakodjon a 28-as csikicsuki csapdájában.

Bossányi Katalin

Nagy Sándor levele Antall Józsefnek

Mint az közismert, a hat szakszervezeti konföderáció megegyezett a szakszervezeti vagyonmegosztásról. *Nagy Sándor*, az MSZOSZ elnöke a megállapodás előtt levelet írt *Antall József* miniszterelnöknek. A tanulságos, közérdeklődésre számot tartó írást az alábbiakban teljes terjedelmében közöljük.

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Mint az Ön előtt is ismeretes, a szakszervezetek közötti választást szabályozó törvénytervezet, illetve az ennek alapjául és előzményéül szolgáló 1991. évi XXVIII-as törvény, a viták kereszttüzében áll, nem kismértékben azért, mert sem a XXVIII-as törvénnyel, sem a jelenlegi, a választásokat szabályozó törvénytervezettel kapcsolatos elvi természetű kérdések tisztázására nem került, nem kerülhetett sor. Az eddigi megbeszéléseken, egyeztetéseken sokkal inkább uralkodó volt az érintett felek szervezeti érdekei, politikai indulatai által motivált véleménynyilvánítás, mintsem a felvetett szempontokkal, érvekkel történő tárgyilagos szembenézés.

A jelenlegi, általunk megismert, az Érdekegyeztető Tanács augusztus 29-i ülésén megvitatott változat minden szempontból ennek a helyzetnek a terméke. Kiindulópontjai tisztázatlanok vagy kétes értékűek, céljai nem világosak vagy nagyon is nyilvánvalóak.

1. Mind az 1991. évi XXVIII-as törvény elfogadásának, mind a jelenlegi törvénytervezetnek kiindulópontja, hogy a szakszervezeti vagyon rendkívül heterogén összetételű, a vagyontárgyak jelentős része állami szervektől, vállalatoktól, intézményektől került a szakszervezetek tulajdonába. A vagyon másik része a korábbi évtizedekre jellemző szakszervezeti „kényszer" tagsággal összefüggő tagdíjbevételek eredménye, továbbá nem elhanyagolható nagyságrendű állami ingatlan van ma is a szakszervezetek ingyenes használatában.

Ez a kiindulópont annak a következtetésnek a megalapozására szolgál, amely a szakszervezeti vagyon ügyét nem a szakszervezetek, még csak nem is a munkavállalók, hanem az egész társadalom ügyének tekinti, amiből egyenesen következik, hogy állampolgári alapon történő szavazás útján kell dönteni sorsáról.

Ez a kiindulópont azonban erősen vitatható:

— Kétségtelen tény, hogy vannak — lehetnek —, a szakszervezetek tulajdonában olyan ingatlanok, amelyek állami, költségvetési, vállalati forrásokból származtak, ez azonban jellemzően az üdülővagyonra igaz, amire viszont az is igaz, hogy nem kevés üdülőt, amely szakszervezeti pénzből létesült, állami tulajdonként jegyeztek be. Mindez azonban tulajdonképpen e pillanatban érdektelen, hiszen a teljes üdülővagyon — állami és szakszervezeti tulajdonú egyaránt — bekerült a Nemzeti Üdülési Alapítványba.

— Vitatható a fentiekben körvonalazott kiindulópont azért is, mert — ha kimutatható lenne is, hogy valamilyen szakszervezeti ingatlan költségvetési forrásból létesült és ezért a társadalom egészének döntésétől függ a sorsa — akkor azt a kérdést is vizsgálni kellene, hogy milyen ingatlankör kerül államosításra, amely korábban a történelmileg létrejött szakszervezeti vagyon része volt.

— Vitatható továbbá azért is, mert olyan egészen nyilvánvaló esetekben, amikor egy szervezeti vagyon döntő forrása évtizedeken keresztül valóban a költségvetés volt (mint például a korábbi MSZMP esetében), nem kívántak a pártok népszavazást rendezni e vagyon sorsáról. Hasonlóképpen senkit meg nem kérdeztek arról, hogy a korábbi állampárt és a pártállam viszonyai között létrejött, az utolsó fillérig költségvetési pénzekből létesült minisztériumi, illetve kormányüdülők sorsáról mi a véleménye a köznek. Arról már nem is beszélve, hogy ugyanesak nem képezte népszavazás tárgyát az állami tulajdonban lévő nemzeti vagyon sorsa, a privatizáció elvei, mikéntje, pedig ha valamihez, akkor ehhez kétségkívül minden magyar állampolgárnak köze van.

— Végül vitatható ez a kiindulópont azért is, mert ugyan történelmi tény az elmúlt évtizedek magas szakszervezeti szervezettsége, ez azonban a mindenkori szervezhető munkavállalók közötti szervezettséget jelentette, azaz mindig is voltak olyanok, akik — vagy azért, mert olyan foglalkozást űztek (például szellemi szabadfoglalkozásúak, kisiparosok stb.) vagy azért, mert nem volt lehetőség a szervezkedésre (hadsereg, rendőrség, tűzoltóság, rendészeti szervezetek, termelőszövetkezeti tagság stb.) — sok százezren, esetleges milliós nagyságrendben soha nem voltak egyetlen szakszervezet tagjai sem, egy fillér tagdíjat a szakszervezeti mozgalomnak nem fizettek.

A fentiekben csak vázlatosan kifejtett megjegyzések alapján erősen vitatható és jogi szempontból is aggályos egy, az Alkotmánybíróság értékelése alapján is célvagyonnak minősített szervezeti vagyon sorsát állampolgári alapon álló szavazáshoz kötni.

Ez a megoldás ugyanakkor alkalmat kínál arra — mi több, szinte kötelezővé teszi —, hogy az állampolgári alapon történő szavazás lebonyolításához az országgyűlési választásokhoz hasonló procedúrák alapján, az ott szokásos állami garanciarendszer működtetése mellett kerüljön sor, ami nemcsak megdrágítja a választásokat, de egyúttal lehetetlenné is teszi, hogy a választások fő szintere és helyszíne a munkahely legyen és a munkavállalók, a munkaviszonyhoz kapcsolódók körében történjen.

Mindez pedig azt a látszatot vagy valóságos tényt támasztja alá, hogy a kormány — nehézkessége, költségessége, irracionalitása ellenére — azért érdekelt az állampolgári alapon álló választásokban, mert ilyen módon a szavazásról nyilvánvalóan távolmaradók nagy számából a szakszervezeti mozgalom támogatottságára, esetleg vagyonára nézve is hátrányos következtetéseket lehet levonni (lásd: Monopoly-csoport javaslatai, a Munkaügyi Minisztérium politikai államtikárának megnyilvánulásai stb.).

Az állampolgári alapon álló és döntően területi választási körzetekben zajló választás másik kikerülhetetlen következménye, hogy a kampányt a szükségesnél, illetve az elkerülhetetlennél is nagyobb mértékben fogja uralni a politikai dimenzió. Teljesen nyilvánvaló, hogy a „küzdelembe" közvetlenül vagy közvetve „be fognak szállni" a politikai pártok és lényegében egy előrehozott általános választás szempontjai szerint fognak megnyilvánulni, ami sem a szakszervezeteknek, sem az érdekvédelem ügyének, sem a munkavállalóknak, sem az országnak nem hiányzik — megkockáztatom: a kormánynak sem. Még akkor sem, ha egyébként az MSZOSZ — amelynek a nyilvánosság előtt is ismert fenntartásai vannak a kormány politikájának egyes lényegi vonásait illetően — látszólag érdekelt lehetne abban, hogy egy harsány választási kampányban szakszervezetek és ellenzéki pártok egymást túllicitálva bírálják a kormány tevékenységét.

2. Ugyancsak sokszor hangoztatott érv, kiindulópont, hogy véget kell vetni a szakszervezetek között dúló viszálynak, a legitimációs vitának, a bizonytalan helyzetnek, a támogatottság ismeretében rendezni kell az egyes szervezetek jogosultságát az érdekegyeztetés országos fórumain, nyugvópontra kell juttatni a vagyonvitát.

Ez kétségkívül indokolt szempont a mára kialakult helyzetben. Az azonban elgondolkodtató, hogy miközben 1991 nyarán több millió munkavállaló újra nyilatkozott, hogy melyik szakszervezet tagja kíván lenni, miközben az új Munka Törvénykönyve megfelelő módszert kínál a támogatottság felmérésére — az üzemi tanácsi választások formájában —, aközben miért kell költséges procedúrát kitalálni a támogatottság felméréséhez.

(Arról már nem is szólva, hogy az ÉT előtt szereplő törvénytervezet ezzel a kérdéssel — azaz a választásoknak az érdekegyeztetés fórumain való részvételre vonatkozó következményeivel — nem is foglalkozott. Az új változatba bekerült a 10 százalékos küszöbérték, ami valóban minimumnak tekinthető, ha komolyan vesszük, hogy valódi partnerek között folyó érdemi érdekegyeztetésre van szükség.)

A vagyoni helyzetet sem rendezik a választások megnyugtatóan. A tervezet három választást irányoz elő hat éven belül, egy-egy választás eredményéhez csak a vagyon 13-ának sorsát kötve, a többi részét a VIKSZ kezelésébe adva. Ez a megoldás — a vagyon legnagyobb részének közös kezelése — nem más, mint a szakszervezeti mozgalom gúzsbakötése, annak megakadályozása, hogy a szakszervezetek saját anyagi erejüket érdekvédelmi céljaikra, törekvéseik megvalósítására fordítsák.

Mindenesetre ez a szabály ugyancsak alátámasztani látszik azt, hogy a kormány szándéka valóban az, amit a Munkaügyi Minisztérium politikai államtitkára tavaly a XXVIII-as törvény tárgyalása során elmondott: „. . . az a véleményem, hogy a zárolás után nem a szakszervezeti vagyonnak, hanem hozadékainak a felosztását kell majd rendezni egy törvényben, hiszen a szakszervezeti vagyon felosztása egy adott, pillanatnyi struktúrának a lemerevítését, vagyis konzerválását jelentené." „Mi tehát arra fogunk javaslatot előterjeszteni a parlamentnek, hogy a szakszervezeti vagyon hozadékát osszák el úgy, hogy megtartjuk a szakszervezeti vagyont olyan időszakokra, amikor a jelenlegi struktúrától eltérő struktúrálódás jön létre a magyar szakszervezeti mozgalomban."

Világos beszéd, alig igényel bővebb kommentárt. Hiszen ha a kormány szándéka valóban az lenne, hogy a későbbi strukturális mozgásokat követő metódust alakítson ki, akkor nem a vagyonmegosztást, a szakszervezetek működését akadályozná meg egy ilyen törvényjavaslattal, hanem az egyébként megosztott vagyon észszerű hányadára mondana ki elidegenítési tilalmat, amit egy későbbi üzemi tanácsi választásokon nyert mandátumok alapján történő vagyonkorrekció után felszabadítana.

A tervezetben javasolt megoldás álláspontunk szerint nem hozható összhangba azzal az alapelvvel sem, amit az Alkotmánybíróság is hangoztatott, hogy tudniillik nem lehet tartósan bizonytalan helyzetben tartani a tulajdonost saját tulajdonosi jogai gyakorlásában.

3. A szakszervezeti vagyonnal, illetve a szakszervezetek közötti választás kérdéseivel foglalkozó törvénytervezet kapcsán sokan hivatkoznak arra, hogy azért van szükség parlamenti beavatkozásra, mert a szakszervezetek nem tudtak egymás között megállapodni a vitás kérdésekben.

Ez nem igaz. Közismert tény, hogy tavaly június 25-én született egy olyan megállapodás, amelyet hat szakszervezet írt alá, majd egy szervezet visszavonta az aláírását, de még így is öt szervezet — amely a szervezett dolgozók legalább 90 százalékát tömörítette — fenntartotta a megállapodást. Azaz két szervezet nem kívánt megállapodni. (Ha ez a két szervezet jelenti a kormány számára a szakszervezeteket és minden más szervezet javaslata, véleménye teljesen fölöslegesen fogalmazódik meg, akkor persze igaz, hogy a szakszervezetek nem tudtak megállapodni és akkor az is érthető, hogy miért olyan a jelenlegi törvénytervezet, mint amilyen.)

4. A szakszervezetek közötti választásról szóló törvénytervezet egy további kritikus ponton sem felel meg sem az alkotmányosság, sem az ésszerűség követelményének. Hiszen — bár egyik alternatívaként tartalmaz egy homályos formulát a volt SZOT-vagyon és a szakmai-ágazati szakszervezetek vagyonának eltérő módszerrel történő megosztására — lényegében összemossa a volt SZOT-vagyont az ágazati vagyonnal.

A volt SZOT-vagyon megosztása országos szakszervezeti szövetségek között ésszerű és alkotmányos, hiszen ennek tulajdonjoga, funkciója nem tapad konkrét szakmai-ágazati érdekkörhöz. A szakmai-ágazati vagyon azonban az adott szakma, ágazat bázisán keletkezett. Ezért annak megosztását az adott területen létező szakszervezetek között, az érdekelt munkavállalókra kellene bízni, hiszen az szakmai, ágazati érdekvédelmi feladatokat szolgáló vagyon, ami nem szakítható el saját közegétől. (Ellenkező esetben az a helyzet áll elő, hogy a vasutas dolgozók — egy állampolgári szavazás keretében — akarva, akaratlanul arról is szavaznak, hogy mi legyen a nyomdaipari dolgozók szakszervezetének vagyonával.)

— Mindez, túl azon, hogy inkorrekt, ellentétben áll azzal a szakszervezeti logikával, amelyet a Munka Törvénykönyve is alapnak tekint, hogy adott szakszervezet reprezentativitását — amely másfelől kollektív szerződéskötési képességet is jelent —, az adott munkahelyen dolgozók támogatásához köti, ami az üzemi tanácsi választásokon nyert mandátumok számán keresztül mérhető fel.

A szakszervezetek közötti választást szabályozó törvény tervezete olyan megoldást tartalmaz, amely adott esetben olyan képtelenséghez vezethet, hogy egy szakmai-ágazati szakszervezet támogatottsága nagyon magas vagy szinte kizárólagos az üzemi tanácsi választásokon, aminek alapján neki kollektív szerződést, kollektív keretszerződést lehet és kell kötnie, de közben a szakszervezetek közötti választásokon az ágazati vagyonból már olyan országos szakszervezeti tömörülések is kihasítottak egy jelentős részt, amelyeknek esetleg egy szervezetük sincs az adott szakmában, ágazatban.

Ez természetesen csakis azok érdekeit szolgálhatja, akik nagyon is tartanak egy valódi megméretetéstől és egy országos kampány során felrobbantott petárdák keltette szimpátiától várják azt, hogy vagyonhoz, támogatottsághoz jussanak, becsapva ezáltal az embereket, akiknek így nincs meg az a lehetőségük, hogy két teljesen különböző kérdést mérlegeljenek: melyik országos szövetséget és melyik szakmai-ágazati szakszervezetet támogatják.

Ez a megoldás alkotmányellenes és politikailag tisztességtelen, mert olyan dologra kérik az emberek szavazatát (ráadásul állampolgári alapon) aminek két teljesen különböző következménye van, és olyanoktól, akiknek a „feltett" kérdés egyikének megválaszolásához nincs semmiféle ismeretanyaga. (Mert, hogy egy gépipari üzemben dolgozó esztergályos hogyan tudja megítélni, hogy a Honvédségi Dolgozók Szakszervezete érdemes-e a támogatásra vagy sem, illetve fordítva — az talány.)

Természetesen lenne megoldás, hiszen több szakszervezet javasolta, hogy a volt SZOT-vagyont országos szövetségek közötti választás, a szakmai-ágazati vagyont pedig az adott területen lefolytatott üzemi-tanácsi választás útján kell elosztani.

A megismert törvénytervezettel összefüggésben még további észrevételeket is tehetnénk, azonban e levél már így is terjedelmes volta ezt nem engedi meg. A fentieket viszont, mint legalapvetőbb problémákat mindenképpen szeretném szíves figyelmébe ajánlani. Már csak azért is, mert fel kell tenni a kérdést: végül is kinek jó az, ha a szakszervezetek közötti választás egy meglehetősen költséges választási komédia lesz, amelynek költségeit részben a szakszervezetekkel akarják fedeztetni, miközben nem ad választ arra, amire kellene és miközben leírt szabályai oly mértékben ésszerűtlenek és inkorrektek, hogy a választásokat követően senkinek nem adják meg azt a jó érzést, hogy valami meg is oldódott. Sőt lehetőséget kínálnak arra, hogy aki nem olyan eredményt ér el, mint amilyet szeretett volna, az azt a választási szabályok képtelenségével magyarázza. Ez a megoldás nem használ a belpolitikai stabilitás ügyének, az érdekvédelemnek, de nem szolgálja Magyarország nemzetközi jó hírét sem.

Mindemellett könnyen lehet, hogy ez a törvény a szakszervezeti mozgalom felmorzsolásának forgatókönyvévé válhat következményeit illetően.

Mindezt azért jegyzem meg, mert lehet, hogy valaki azt gondolja, azért van szükség ilyen szabályokra, mert ezek a szabályok az MSZOSZ-re nézve hátrányosak, míg a világos, ésszerű szabályok az MSZOSZ-nek kedveznének. Ez azonban — túl azon, hogy igen kétes értékű kiindulópont — más szempontból is igen veszélyes. Mert olyan szabályrendszert megalkotni, amely csak az MSZOSZ-nek hátrányos, más szakszervezeteknek viszont előnyös, a dolog természetéből következően nem nagyon lehetséges, ami azt jelenti, hogy ezek a szabályok az egész szakszervezeti mozgalomra nézve hátrányosak, mert annak további erózióját vonhatják maguk után.

(Nem kívánok a fentiek kapcsán olyan politikai elemzésbe bocsátkozni, amely arra keresné a választ: mi a magyarázata annak, hogy ez az egyetlen kérdéskör, amelyben a kormánypártok és a liberális ellenzék eddig fenntartás nélkül egymásra találtak a megteendő lépéseket illetően: mi az oka annak, hogy még a szakszervezeti mozgalom egészének szétzilálódása sem túl nagy ár az MSZOSZ szervezeti, társadalmi erejének remélt visszaszorításáért. Azt azonban szeretném e helyütt is leghatározottabban leszögezni, hogy az MSZOSZ-szel kapcsolatban sokszor megfogalmazott vádak — akár kormánypárti, akár ellenzéki politikusok részéről — nélkülözik a valóságalapot.

Ez a szakszervezeti tömörülés nem a káoszra, nem a zűrzavarra játszik, ez a szakszervezeti tömörülés elkötelezett híve a demokráciának, a jogállamiságnak, a szociális piacgazdaságnak, ez a szakszervezeti szövetség eddig is felelős magatartást tanúsított a társadalmi-gazdasági-szociális kérdésekben és — akár elismerik ezt egyesek, akár nem — szükségképpen hozzájárult a viszonylagos nyugalom, és a társadalmi béke fenntartásához.)

Mindezt csak mellékesen jegyeztem meg, mert egyébként meggyőződésem, hogy Magyarország nem képes túljutni a gazdasági-szociális válságon, az átalakulás nehézségein, ha erős, kiszámítható politikát folytató szakszervezetek nem játszanak meghatározó szerepet a konfliktusok megoldásában. Ezért ezt a törvénytervezetet ebből és csakis ebből a szempontból szabad mérlegelni. Ez messzemenően nem az MSZOSZ problémája, ez a magyar szakszervezeti mozgalom egészének ügye.

Lehet, hogy rövid távon — különféle politikai megfontolásokból — az tűnhet kedvezőbbnek, ha gyengül a szakszervezeti mozgalom Magyarországon és ennek következtében „akadálytalanabbul" lehet megtenni az átalakulás, a válságkezelés konfliktusokkal terhes lépéseit. Ez azonban olyan optikai csalódás, amelyért az ország és annak munkavállalói a szükségesnél jóval nagyobb árat fizetnek. Ha ez a választás képtelen szabályok mellett egy sorba állítja a milliós tagsággal rendelkező és a néhány ezres vagy tízezres szakszervezeteket és közöttük szükségképpen szétforgácsolja a szakszervezetek anyagi és szervezeti erejét, akkor az nem a demokrácia kiteljesedését fogja szolgálni Magyarországon.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége érdekelt abban, hogy korrekt szabályok szerint sor kerüljön a szakszervezetek támogatottságának felmérésére. De nem érdekelt abban — és a maga részéről el is utasítja —, hogy költséges választási komédia után még zavarosabb viszonyok alakuljanak ki az érdekegyeztetés területén, a munka világában.

Az elmúlt hónapok tárgyalásai, egyeztetései megmutatták, hogy nincs vagy alig van elmozdulás az érintett felek álláspontjában, beleértve a kormányzati oldalt is. Egy dolog mindenesetre még az előzőekben érintett problémáknál is elgondolkodtatóbb. Az tudniillik, hogy amennyiben a kormány valóban a szakszervezetek álláspontjától teszi függővé, hogy mit terjeszt a parlament elé, akkor mi a magyarázata annak, hogy azokban a kérdésekben is más megoldást javasol, ahol a szakszervezetek között maradéktalan az egyetértés, ahogy az a legutóbbi ÉT-ülés jegyzőkönyvéből is kitűnik. Erre két lehetséges válasz adódik: a szakszervezetek álláspontja, vitája eddig is csak hivatkozási alap volt, és nem igazán ez befolyásolta a kormányzati oldal álláspontját vagy vannak olyan szervezetek, amelyek a nyilvánosság előtt elvállalják az egyetértést egyes kérdésekben, de a háttérben más álláspontokat támogatnak.

E levél tartalmát annak reményében ajánlom a Miniszterelnök Úr figyelmébe, hogy azt érdemben mérlegeli a kormány, és valóságos válaszokat ad a törvénytervezet kidolgozására, parlament elé terjesztése során az abban foglaltakra. Annak érdekében, hogy a kormány ülésén a kormány tagjai mindezek ismeretében hozzák meg döntésüket, e levél másolatát egyidejűleg a kormány tagjaihoz is eljuttatom.

Budapest, 1992. szeptember 1.

Nagy Sándor

A parlament térfelén a labda

Megegyezés az utolsó pillanatban

Mint ismeretes, többfordulós egyeztetés után, hosszadalmas vajúdás eredményeként, a hat országos szakszervezeti konföderáció megállapodott a szakszervezeti vagyonmegosztásról. Az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldalát alkotó érdekvédelmi szövetségek — az MSZOSZ, a Liga, a Munkástanácsok, az Autonómok, a SZEF és az ÉSZT — képviselői közös sajtótájékoztatón ismertették a konszenzus körülményeit, a megállapodás tartalmát, és — az újságírók kérdéseire válaszolva — körvonalazták további elképzeléseiket.

Az ÉT hetedik tagja, a Szolidaritás azonban elfogadhatatlannak tartotta a megegyezést. Mint „ellen-sajtótájékoztatójukon" bejelentették, a Szolidaritás és a VIKSZ nyolcadik tagja új megállapodást követel, s ha ez nem történik meg, akkor „megtámadják ezt a törvénysértő eljárást".

A szakszervezeti vagyon és választás tárgyában egyezségre jutott hat szakszervezeti szövetség vezetői levelet írtak *Antall József* miniszterelnöknek, amelyben tájékoztatták a megállapodásról, és soron kívüli személyes találkozót kértek tőle a parlamenti ülés megkezdése előtt. Kezdeményezték a megbeszélést a szakszervezetek vezetői abban a meggyőződésben, hogy *„a megállapodásban foglaltak megvalósítása, illetve a szakszervezetek és a kormány eltérő álláspontja miatt keletkezett konfliktus megoldása csak a szakszervezetek és a kormány együttes erőfeszítése, józan együttműködése alapján képzelhető el"*.

Minthogy a szakszervezeti szövetségek közös kérésére visszajelzés nem érkezett, *Palkovics Imre* (MDF), a Munkástanácsok Országos Szövetségének elnöke találkozót kért a miniszterelnöktől, hogy megvitassák a megállapodással létrejött új helyzetet. A találkozó azonban nem jött létre. A szakszervezetek közti megállapodás ellenére a kormány — *Kiss Gyula* munkaügyi miniszter előterjesztésében — sürgősséggel az Országgyűlés napirendjére tűzette a szakszervezeti törvényt.

A sajtótájékoztatón a hat konföderáció vezetője kijelentette: a volt SZOT-vagyonból valamennyi működő és a még megalakulás előtt álló országos konföderációnak is részesednie kell. *Az elosztás alapját most nem a taglétszám határozta meg.* A cél az volt, hogy valamennyi konföderáció számára megteremtsék az érdekvédelemhez szükséges anyagi feltételeket, az országos és helyi érdekegyeztetéshez nélkülözhetetlen infrastruktúrát. Az ágazati vagyont — amely az MSZOSZ becslése szerint a volt SZOT-vagyon két és félszerese —, az üzemi tanácsi választásokon elért eredmény alapján szándékoznak megosztani.

Az egyezségre lépők szerint megállapodásuk új helyzetet teremtett. Fölöslegessé teszi a szakszervezeti választásokra készített és a parlamentnek már benyújtott törvénytervezet vitáját. Ha nem sikerül megállapodásuknak érvényt szerezni, akkor közösen határozzák meg, hogy a nyomásgyakorlásnak milyen eszközéhez nyúljanak. Egyúttal sajnálkozásukat fejezték ki a megállapodást alá nem író Szolidaritással kapcsolatban, mondván: *az ÉT hetedik tagjának vezetője kivonult az egyeztető tárgyalásokról*, s lehetetlen követeléseivel és szélsőséges megnyilvánulásaival a saját tagságát sújtotta.

A hat szakszervezeti szövetség vezetője egyhangúlag jelentette ki, hogy jóllehet a huszonnegyedik órában egyeztek meg, de olyan kompromisszumot kötöttek kölcsönös engedményekkel a szakszervezetek fennmaradásáért, ami nemcsak a mozgalomnak, de a társadalmi béke megőrzése szempontjából is létfontosságú. Ha ugyanis a parlament a jelenleg benyújtott választási törvénytervezetet fogadná el, akkor a háromszor megismétlődő választás feleméstené a szakszervezetek vagyonát, s ez lehetetlenné tenné a munkavállalói érdekvédelmet.

Lássuk, mit mondanak az első nyilatkozók? *Palotás János* független képviselő, a VOSZ elnöke szerint mindenképpen megfontolandó, hogy az érintettek véleményének figyelembevétele nélkül semmilyen törvényt sem szabad kierőszakolni. *Paszternák László* szocialista képviselő úgy véli, a törvénytervezet napirendre tűzése ellentétes a kormány korábbi nyilatkozataival. Reméli azonban, hogy a kabinet asztalhoz ül a szakszervezetek képviselőivel és újragondolja álláspontját. *Horváth László*, a Fidesz szakszervezeti ügyekért felelős parlamenti képviselője bejelentette: pártja kezdeményezi, hogy a parlamenti pártok és a szakszervezeti szövetségek képviselői üljenek tárgyalóasztalhoz és próbáljanak megegyezni a nyitott kérdésekben. Kísérelték meg, hogy a kormány visszavonja törvényjavaslatát.

Miközben tehát a parlament asztalán fekszik a törvénytervezet és folynak az egyezkedések, aközben a szakszervezeti konföderációk szakértői tovább dolgoznak a megállapodás jogi feltételeinek megteremtésén.

Jelenleg a kormány, illetve a parlament térfelén van a labda.

Bizakodjunk!

Kárpáti Sándor

A megállapodás dokumentumai

A hat országos szakszervezeti szövetség tárgyaló delegációi által kialakított, a szakszervezeti vagyon megosztásával és a szakszervezeteket érintő választásokkal kapcsolatos előzetes megállapodás szövegét elküldték az alábbi levél kíséretében *Antall József* miniszterelnöknek.

Mint Miniszterelnök Úr előtt is ismert: az elmúlt hónapokban jelentős mértékben megterhelte a szakszervezetek és a kormány viszonyát a szakszervezetek közötti választást szabályozó törvény tervezete, az erről kialakult vita. A szakszervezetek több ízben rögzítették, hogy számukra a szakszervezetek ' zös álláspontját nem tükröző törvénytervezet elfogadhatatlan, mindemellett igyekeztek olyan javaslatokat is megfogalmazni, amelyek a megoldás irányába mutattak.

A mellékelt dokumentumban foglaltak megítélésünk szerint új helyzetet teremtenek, hiszen olyan konkrét megállapodás lehetőségét nyújtják, amely pontot tehet egy áldatlan vitákkal terhelt időszak végére. A megállapodásban foglaltak megvalósítása, illetve a szakszervezetek és a kormány eltérő álláspontja miatt keletkezett konfliktus megoldása viszont csak a szakszervezetek és a kormány együttes erőfeszítése, józan együttműködése alapján képzelhető el.

A szakszervezeteknek nem célja az ellentétek további élezése, az értelmetlen konfrontáció fenntartása, éppen ezért a megállapodásban érintett és érdekelt szakszervezeti szövetségek vezetői soron kívüli személyes találkozót kérnek Miniszterelnök Úrtól, lehetőleg még a hétfői parlamenti ülés megkezdése, illetve a szakszervezeti választásokat s bályozó törvény tervezetének tárgysorozatba vétele előtt. Úgy gondoljuk, egy személyes találkozó — amelyen a munkaügyi miniszter úr is részt vehetne — megteremthetné azt a bizalmi alapot, és járhatna olyan konkrét eredménnyel, amely sem a kormányzat, sem a szakszervezetek számára nem lenne hátrányos.

Tájékoztatjuk Miniszterelnök Urat, hogy a mellékelt dokumentumot az egyes szakszervezeti szövetségek képviselői a következő napokban saját döntéshozó testületeik elé terjesztik. Éppen ezért az érintett szakszervezeti szövetségek e dokumentumot — amelyet egyidejűleg a parlamenti képviselőcsoportok vezetőinek is eljuttattak — csak a jövő hét elején hozzák nyilvánosságra. A tárgyaló delegációk megállapodásában foglaltak idő előtti nyilvánosságra kerülése ugyanis zavart okozhatna a döntési folyamatban, másfelől a kormány mozgásterére is tekintettel kívánunk lenni a döntésünkkel.

A hat konföderáció megállapodása a vagyonmegosztásról és a választásokról

Az Autonóm, az ÉSZT, a LIGA, az MSZOSZ, a Munkástanácsok és a SZEF tárgyaló delegációi változatlanul egyetértenek abban, hogy a kormány törvényjavaslata számukra elfogadhatatlan. A kialakult helyzetben érdekük és felelősségük, hogy egymás közötti megállapodáson alapuló javaslatot tegyenek a kormány és a parlament számára. Azt kérik a kormánytól, hogy — az eredeti törvényjavaslat visszavonásával, illetve módosításával — tegye lehetővé, hogy az Országgyűlés megteremthesse azokat a garanciális feltételeket, amelyek az alábbi megállapodás végrehajtását és az e kérdéssel összefüggő parlamenti döntések meghozatalát teszik lehetővé.

a) A szakszervezetek javasoljak, hogy a törvényjavaslat módosuljon, és napirendre tűzése teremtsen lehetőséget arra, hogy az 1991. évi LXXXIV. törvenyben megjelölt társadalombiztosítási önkormányzati választásokat még ebben az évben le lehessen bonyolítani.

E törvény zárórendelkezései biztosítsák, hogy a Munka Törvénykönyvében és a Közalkalmazotti Törvényben foglalt üzemi, illetve közalkalmazotti tanácsi választásokra másodszor 1994-ben kerüljön sor.

b) A szakszervezeti szövetségek kezdeményezik, hogy frakciók közti egyeztetés és közös fellépés eredményeként az Országgyűlés a legrövidebb idő belül tűzze napirendjére az 1991. évi XXVIII. sz. törvény módosítását

c) A szakszervezetek javaslataikat részletesen is kidolgozzák és a legrövidebb időn belül eljuttatják a kormány, illetve a parlamenti frakcióknak.

Az aláírók bíznak abban, hogy a kormány lehetővé teszi az alábbi megállapodás megvalósulását, és elősegíti a szükséges törvényi garanciák megteremtését. *Kérik a frakciókat, hogy közös fellépésükkel segítsék a szakszervezetek alábbi megállapodását tükröző törvényjavaslatok kialakítását, illetve elfogadását.*

A tárgyaláson részt vevő szakszervezeti szövetségek egybehangzóan kijelentették, hogy a szakszervezeti vagyont egymás közötti megállapodás alapján kívánják megosztani.

A tárgyalás során egyetértés alakult ki a következőkben:

1. A megállapodás garanciái

a) A Frohburg-szerződés felbontásából fakadó esetleges károk kizárólag az MSZOSZ-t érintik és terhelik.

b) A vagyon megosztására vonatkozó részletes megállapodást a VIKSZ keretében kell megkötni és végrehajtani.

c) A vagyonra vonatkozó megállapodás végrehajtását gátló, egyik félnek sem felróható okból bekövetkező, illetve vis maiorból eredő vagyonrész csökkenésért a megállapodó felek közösen, a korábban rögzített arányok szerint vállalnak felelősséget.

d) A szakszervezetek a szakszervezeti vagyonra vonatkozó megállapodásuk megvalósítása érdekében a parlamenti pártokhoz, a kormányhoz fordulnak, hogy az abban foglaltakat hagyják jóvá, a szükséges törvényi feltételek megteremtésével erősítsék meg.

2. A volt SZOT-vagyon megosztása

A volt SZOT-vagyon megosztásának alapelve valamennyi országos szakszervezeti szövetség működési feltételeinek, infrastruktúrájának biztosítása.

Ennek megfelelően a megosztás alapjául szolgáló 4.203 milliárd forintos volt SZOT-vagyon a következőképpen kerül felosztásra:

a) nagy értékű, birtokba vehető ingatlanok

I. **MSZOSZ;** Dózsa György úti székház (675 M Ft); Balatonfüredi oktatási intézet (619 M Ft), összesen 1 294 M Ft.

II. **Liga, Munkástanács;** Városligeti fasor 356 M Ft, Tárogató út 2—4. 487 M Ft, összesen 843 M Ft.

III. **SZEF, ÉSZT, Autonómok;** Benczúr szálló 480 M Ft, Bajza u. 17 40 M Ft, Salgótarján oktatási intézet 48 M Ft, összesen 568 M Ft.

IV. **Szolidaritás, VIKSZ 8 tag:** Római parti ház 8 M Ft, Boglárlellei üdülő 34 M Ft, összesen 42 M Ft.

b) a 15 megyei székház — mel nek összértéke 1,225 milliárd — egyenként, a következő tulajdoni arányoknak es összegeknek megfelelően kerul tulajdoni megosztásra:

Megyei székházak tulajdoni megosztása

I. MSZOSZ: 40 százalék, 490 millió forint; II. Liga, Munkástanács: 35 százalék, 429 millio forint; III. SZEF, ÉSZT Autonomok: 20 százalék, 245 millió forint; IV. Szolidaritas, VIKSZ 8 tag: 5 százalék, 61 millio forint. Összesen 100 százalék, 1 225 millió forint.

c) Egyéb ingatlanok

(Ezek a romai parti ingatlan kiemelese után az MSZOSZ javaslatban felsoroltak, összesen 228 millió forint értékben.)

I. MSZOSZ: öröklakások 19 millio forint. A fennmaradó ingatlanokon a következő arányokban történik az osztozkodás: II. Liga, Munkástanács: 40 százalék, 84 millió forint; III. SZEF, ÉSZT, Autonómok: 40 százalék, 84 millió forint; IV. Szolidaritás, VIKSZ 8: 20 százalék, 41 millió forint, összesen: 209 millio forint. (A IV. csoportba tartozó szervezetek ezen túl mintegy 25 millió forint készpénzt kapnak.)

d) Népszava kiadó és lap

A Nepszava lapot közös szakszervezeti érdekből fakadóan a jövőben közös tulajdonú társaság adja ki. A tulajdoni arányokra vonatkozóan a szakszervezeti szövetségek külön tárgyalásokat folytatnak.

Az MSZOSZ a Népszava kiadó csodeljárása során a többi hitelezővel azonos elbírálás alá esik, így minimálisan a nettó 120 milliós követelését érvényesítheti.

e) Állami tulajdonú és szakszervezeti kezelésű ingatlanok.

— Az állami tulajdonú és szakszervezeti kezelésű ingatlanok használatán a szakszervezeti szövetségek az adott vagyoncsoportra vonatkozó arányok szerint osztozkodnak.

— A szakszervezeti szövetségek közösen kezdeményezik, hogy ezen ingatlanokat az állam adja szakszervezeti tulajdonba.

3. Az ágazati vagyon megosztása.

Az ágazati vagyont az adott ágazatban, szakmában működő szakszervezetek között az üzemi tanácsi választások eredménye alapján kell megosztani két lépcsőben:

a) az ez évi üzemi tanácsi választás eredménye alapján az ágazati vagyon tulajdonjogának változatlanul hagyása mellett megosztásra kerül a vagyon használati joga;

b) a szakszervezeti szövetségek közösen kezdeményezik, hogy a második üzemi tanácsi választásra ne az elsőt követően egy év múlva, hanem két év múlva kerüljön sor;

c) az ily módon 1994-ben második alkalommal sorra kerülő üzemi tanácsi választás eredménye alapján kerül végleges megosztásra az ágazati-szakmai szakszervezeti vagyon tulajdonjoga.

Az első üzemi tanácsi választást követően a tulajdonos a vagyont csak a VIKSZ hozzájárulásával és ellenjegyzésével idegenítheti el vagy terhelheti meg. A VIKSZ a hozzájárulását

— a vagyon 1/3-áig nem tagadhatja meg: — 1/3 és 50 százalék között mérlegelheti a hozzájárulást.

A vagyon 50 százalékát meghaladó elidegenítésre és terhelésre teljes tilalom van, ami alól a VIKSZ csak külön szabályozásban rögzített, rendkívül kivételes esetben adhat felmentést.

Készpénzért történő adásvétel esetén a tulajdonos a használati jogot szerzett szakszervezettel — amennyiben erre az érintett igényt tart — a vételárat használati joguk arányában köteles megosztani.

A használati jogot szerzett szakszervezeteknek joguk van a használatukba került vagyonrész 1/3-at megterhelni, amihez — a VIKSZ mellett — a tulajdonos is köteles hozzájárulni.

4. A makroszintű érdekegyeztető fórumok munkavállalói oldalának kialakítása.

a) A társadalombiztosítási önkormányzatok munkavállalói kéviseletében való részvételt még, ebben az évben megtartandó TB önkormányzati választásokon az országos konföderációkra leadott szavazatok arányában kell meghatározni.

b) A társadalombiztosítási önkormányzati, valamint az üzemi tanácsi választások ismeretében újra kell gondolni és módosítani az ÉT munkavállalói oldalának összetételét.

Állásfoglalások

1. A Szövetségi Tanács a hat szakszervezeti szövetség tárgyaló delegációja által szeptember 10-én kötött megállapodást jóváhagyta, az abban foglaltakat elfogadta. Felhatalmazta az MSZOSZ tárgyaló delegációjat, hogy a megállapodásban foglaltak megvalósítása érdekében minden szükséges lépést megtegyen.

2. A Szövetségi Tanács felkéri az MSZOSZ tagszakszervezeteit, hogy a lehető legrövidebb időn belül — egy hét — saját testületeikkel a megállapodásban foglaltakat vitassák meg, azt testületi döntéseikkel is erősítsék meg.

Záradék a Szövetségi Tanács állásfoglalásához:

A Szövetségi Tanács felkéri a tagszakszervezeteket, hogy testületi üléseiken a megállapodással összefüggésben a következő kérdésekben foglaljanak állást:

1. Erősítsék meg a megállapodást.

2. Hozzanak döntést arról, hogy a volt SZOT-vagyon megosztását követően a szövetség tulajdonába kerülő rész az MSZOSZ egy és oszthatatlan szövetségi tulajdonába kerül, az mindenkor a szövetséghez tartozó szakszervezetek közös érdekei érvényesítésének anyagi feltételeit szolgálja.

3. Foglaljanak állást abban, hogy az országos szövetség biztonságos működésének megalapozása érdekében egyszeri döntéssel az ágazati szakmai szakszervezet anyagi bázisán megfelelő vagyonalapot hozzanak létre, amelynek mértékéről az érintett szervezetek az első üzemi tanácsi választásokat követően hozzák meg közös döntésüket.

Budapest,
1992. szeptember 11.

MSZOSZ Szövetségi Tanácsa

★

A VSz Területi és Tagozati Tanácsa szeptember 15-én megtartott ülésén megtárgyalta az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa szeptember 11-i állásfoglalását arról a megállapodásról, amelyet hat országos szakszervezeti szövetség tárgyaló delegációja a szakszervezeti vagyon megosztásáról és a szakszervezeteket érintő választásokról kötött.

Az állásfoglalás záradékában rögzített kérdésekről a tanács a következő álláspontot alakította ki:

1. A vagyonmegosztás formájáról és tartalmáról szóló megállapodást tudomásul veszi.

2. Támogatja, hogy az MSZOSZ kezelésében maradó vagyon egy és oszthatatlan szövetségi tulajdont képezzen, szükségesnek tartja azonban, hogy ennek formális és végleges rögzítésére az előírt parlamentáris szabályok szerint kerüljön sor.

3. Az országos szövetség biztonságos működését megalapozó, az ágazati vagyont érintő további intézkedésektől nem zárkózik el, ennek konkrét megvalósítását azonban csak az üzemi tanácsi választások eredményének ismeretében, az előírt testületi felhatalmazás birtokában tartja szükségesnek.

1992. szeptember 15.

Vasutasok Szakszervezete Területi és Tagozati Tanácsa

JÓ TUDNI

Mikor jár a végkielégítés?

A végkielégítés jogintézményét az 1991. évi XLVIII. tv. vezette be a magyar munkajogba. A Munka Törvénykönyve végkielégítésre vonatkozó rendelkezése úgynevezett diszpozitív szabály, melytől a kollektív szerződés eltérhet a munkavállaló javára.

A törvény 95. par. (1) bekezdés értelmében a munkavállalót végkielégítés illeti meg a munkáltató jogutód nélküli megszűnése, valamint a munkáltató rendes felmondása miatti munkaviszony-megszűnés esetén. Erre vonatkozó megszorító intézkedés a kollektív szerződésben nem hozható. *Ha az említett feltételek adottak a munkavállalónak követelési joga van a végkielégítésre.* A végkielégítésre való jogosultság feltétele, hogy a munkavállaló munkaviszonya az alábbiakban meghatározott időtartamban az adott munkáltatónál fennálljon. Ez esetben a végkielégítés mértéke a következő:

Legalább három év szolgálat után egyhavi, öt év után kéthavi, tíz év után háromhavi, tizenöt év után négyhavi, húsz év után öthavi, huszonöt év után hathavi átlagkereset illeti meg a dolgozót.

Az előbbiekben meghatározott összeg háromhavi átlagkereset összegével emelkedik, ha a munkavállaló munkaviszonya az öregségi nyugdíjkorhatár betöltését megelőző öt éven belül szűnik meg (természetesen a törvényben meghatározott módon). A végkielégítés céljellegéből következik, hogy nem illeti meg a dolgozót, ha nyugellátásra jogosultságot szerzett vagy korengedményes nyugdíjat állapítottak meg részére.

Az érdek-képviseleti szervek közreműködésével a MÁV kollektív szerződés a törvényben meghatározott mértéken felül (pluszként) az alábbi mértékű végkielégítést juttatja az érintett munkavállalóknak:

Legalább 10 évi MÁV-munkaviszony esetén 2 havi, 15 év után 3 havi, 20 év után 5 havi, 25 év után 6 havi, 30 év után 7 havi átlagkereset illeti meg — az Mt-ben biztosított összegen felül — az érintett munkavállalót.

G. S.

Hegyi Gyula

Hattyú és buldog

Az idei balatoni nyár egyik legszomorúbb jelensége a vállalati és szakszervezeti üdülőkből átalakított, botcsinálta „vállalkozások" látványa volt. Az egykori panziókból, nagyobb villákból és álmodern szezonépületekből álló üdülőpark ezen a nyáron részint üresen állt, részint különböző fantázianév alatt szállodaként és étteremként-eszpresszóként kínálgatta magát, a fizető vendégeknek. A rossz németséggel összetákolt „vendégcsalogató" táblák és pincérnővé átképzett kézilányok vajmi kevés vendéget tudtak becsábítani az igencsak szerény küllemű üdülőkbe: *az eddigi nyaralók, a kis jövedelmű hazai családok többsége viszont elmaradt a to partjáról*

Az egykori üdülők sula vállalkozásokká kényszerítése akár jelképe is lehetne annak, hogyan válnak a magyar munkavállalók a politikai és gazdasági atmenet biztos veszteseivé. Valószínű, hogy az államosított üdültetés modellje megérett a bukásra: a fejlett nyugati országokban az állampolgár egyszerűen megvásárolja magának azokat a szolgáltatásokat, amelyeket a *„létező szocializmusban"* a szakszervezetek osztogattak. Csakhogy ott ennek fedezetére az amúgy is számottevő jövedelem mellett, a nyár elején kiadott, tizennegyedik havi fizetés szolgál, ami Magyarországon egyelőre távoli vágyálom. Nálunk a szociálpolitika úgy-ahogy mégiscsak működő elemeit az előtt verik szét, mielőtt azok piaci pótlására a munkavállalók (és munkanélküliek) millióinak bármilyen csekély esélye lehetne. A szakszervezeti üdültetés például, amely a magas politika szintjén az államosított szakszervezetek impotenciájának gúnyos szimbóluma lett, az egyszerű emberek számára a mostanában rájuk zuhant semminél valamivel mindenképp több volt.

A hat szakszervezeti konföderáció megegyezése elsősorban azért örvendetes, mert halvány esélyt kínál arra, hogy a szakszervezetek végre azzal foglalkozzanak, ami a dolguk: *a munkavállalók érdekvédelmével, a kapitalista átmenet szociális biztosítékainak kiharcolásával.* A szakszervezet — noha a „megújításra" vállalkozó romantikus értelmiségiek ezt többnyire elfelejtik — szükségszerűen konzervatív és némiképp bürokratikus intézmény. Céljai viszonylag egyszerűek: néhány százalékos béremelés, néhány ezer munkahely megvédése, a heti munkaidő egy-két órával történő csökkentése, a szociális védőháló helyi, ágazati és országos kiépítése. Nem új és új ideákat kell kitalálni, hanem néhány alapvető követelést kell csökönyösen és meggyőző erővel képviselnie. A szakszervezeti mozgalomnak nem annyira a hattyú, mint inkább a buldog lehetne a címerállata. Azzal a megkötéssel persze, hogy az osztályharcos kiállás mögött szükség van közgazdasági megfontoltságra, a követelések ésszerű korlátozásainak érzékelésére is.

A magyarországi szakszervezeti háború egyik legmeglepőbb fejleménye az volt, hogy *nem a baloldali, hanem a liberális és a konzervatív pártok kezdeményezték a szakszervezeti mozgalom újrapolitizálását.* Az államszocializmus bukásával az ágazati szakszervezetek részint az MSZOSZ-ba tömörültek, részint különböző más néven (autonómok, értelmiségiek, együttműködők) kisebb konföderációkat alkottak — a pártpolitikai elkötelezettséget mindenesetre mindannyian megtagadták, és politikamentes szervezetként igyekeztek beépülni a friss demokráciába. Kérdés persze, hogy hosszú távon mennyiben tarthatták volna magukat a politikamentesség elvéhez. Mielőtt azonban ez kiderülhetett volna, a polgári pártok harsányan két új szakszervezeti szövetség (a Liga és a munkástanácsok) támogatása mellett kötelezték el magukat, és a szakszervezeteket valósággal betuszkolták a politikai csatározások szorítójába. Ahol hamarosan kiderült, hogy míg a szakszervezetek baloldali kötődésének van hagyománya, addig a liberális és konzervatív pártok szakszervezeti vállalkozásai vagy tagságukat veszítik el, vagy politikailag önállósulni kényszerülnek.

Antall miniszterelnök egyik nagy példaképe, Bethlen István ezt még pontosan tudta. Ő nem „kereszténynemzeti" szakszervezet alapításán fáradozott, hanem a szociáldemokrata és szakszervezeti blokk vezérével, *Peyer Károllyal* kötött részleteiben vitatható, de végső soron mégis kölcsönösen előnyös paktumot. Talányos, hogy *Antall József* a számára legkedvezőbb pillanatban — amikor az ágazati szakszervezetek tekintélye a mélypontón volt —, miért hagyta kicsúszni kezéből egy ilyen megállapodás lehetőségét. A játékszabályok azóta mindenesetre alapvetően megváltoztak, a liberális pártok immár a szakszervezeti kérdésben is szembekerültek a kormánykoalícióval, az új szakszervezetek megállapodásra jutottak az ágazatiakkal, a Magyar Demokrata Fórum militáns jobbszárnya pedig az egész szakszervezeti mozgalmat legyőzendő ellenségnek tekinti.

E tekintetben jelképértékű lehet a Liga visszavonult elnöke, *Forgács Pál* elleni szennyes vádaskodás az egyik MDF-es „érdekvédő" részéről. Nem kell ahhoz a Liga elvakult hívének lenni, hogy e rokonszenves, nagy tudású és tisztességes szakszervezeti *„alapító atya"* megrágalmazását az egész magyar szakszervezeti mozgalom elleni provokációnak minősítsük. Ezt a támadást egyébként nyilván összehangolták a munkaügyi államtitkár szakszervezet ellenes ügyködésével. Ilyen körülmények között a szakszervezeteknek valóban elemi létérdekük az együttműködés, azaz a közös önvédelem.

A vagyonvita néhány milliárdos tételénél végtelenül fontosabb a szakszervezeti szervezkedés szabadsága Magyarországon: és most ezt kell megvédeni. A hat konföderáció megállapodása ezért minden magyar demokrata számára örömhír. A rossz szakszervezet is jobb, mint a legjobb tekintélyuralmi korporáció. Aztán, ha a politika hagyja a régi és az új szakszervezetek lassan megtanulhatnak korszerű szakszervezetként is tevékenykedni.

Ki kenje meg a munkavállaló zsíros kenyerét?

A konfrontáció téves kiindulópont

A legenda szerint a csepeli melósok, még valamikor a hetvenes évek végén, válaszul a nagy húsáremelésre, zsíros kenyeret nyomtak a Lenin-szobor kezébe. Hogy mi volt az akció értelme, azon lehet vitatkozni: a zsíros kenyeret utasították-e vissza vagy az egész pártállami, félresikerült gondoskodást? Egy azonban bizonyos. Senki sem várhatja, semmilyen politikai rendszerben sem, hogy majd az állam húst ad a kenyérhez, de legalább zsírral jó vastagon megkeni — ígérjenek bármilyen átfogó gondoskodást is egyes politikusok, cserébe a szavazatokért, a hatalomért.

Úgy tűnik, olyan helyzetet kell teremteni, hogy mindenki a maga tehetsége, szorgalma szerint szerezhesse meg a kenyérhez valót, s dönthesse el, milyen vastagon keni meg kenyerét. Ám mégis gondoskodásra, szociális biztonságra is szükség van. Hol a határ az egyén önmagáról való gondoskodása és az állam felelőssége között? Ki kenje a zsíros kenyeret? Erre keresve a választ, kérdeztük meg Nagy Sándort, az MSZOSZ elnökét: mit tehetnek a mostani helyzetben a munkavállalók, a bérből, fizetésből élő alkalmazottak, illetve érdekvédelmi szervezeteik azért, hogy megszűnjön az állam gyámkodó szerepe, a gyámkodásból fakadó politikai kiszolgáltatottság, de ugyanakkor kiépüljenek a lét és szociális biztonság alapjai is.

— Ezt a gazdasági-szociális problémahalmazt semmilyen más módon nem lehet megoldani, csak a szakszervezetekkel együttműködve — mondta a kérdésekre válaszolva *Nagy Sándor*. — Semmilyen színezetű kormány és parlament önmagában nem képes ezeket a gondokat kezelni. Ezt nemcsak történelmi példák bizonyítják, hanem a dolog természetéből következik. Minden más út, amely azzal számol, hogy meg lehet gyengíteni, vagy ne adj' isten ki lehet rekeszteni a szakszervezeteket, szükségképpen kudarcra van ítélve. Az együttműködés tehát politikai feltétel, s ebből kell kiindulnunk akkor is, amikor feltesszük a kérdést: *a kormányzat képes-e levonni a szükséges következtetéseket az eddig történtekből, s új alapokra akarja-e helyezni a kapcsolatokat?* Ehhez jó feltételeket teremthet a szakszervezetek közötti minapi megállapodás. Vagy pedig továbbra is a konfrontációt választja valamilyen téves kiindulópontból. Abból például, hogy könnyebb a szociális-gazdasági feladatokat megoldani a szakszervezetekkel való egyeztetés nélkül. Ez tévút, amely rengeteg veszélyt rejthet magában.

— *A kormány az utóbbi hónapokban — legalábbis szavakban — többször kinyilvánította együttműködési szándékát, bár a gyakorlat némileg mást mutat.*

— Valóban, felelős kormányzati tisztségviselők többször is azt nyilatkozták, hogy partneri kapcsolatokra törekednek a szakszervezetekkel és nem céljuk az ellentétek kiélezése. *Én azt gondolom, hogy minden kijelentésnek a gyakorlat a próbája.* Most a helyzet olyan, hogy a kormány valóban megmutathatja: az általa deklarált elvek szerint jár-e el. Persze az ön által említett ellentmondásra van magyarázat. Nem lehet ugyanis nyíltan deklarálni, hogy mondjuk a fő cél a szakszervezetek erejének gyengítése, a munkavállalók kiszolgáltatottságának növelése. Hogy a kormány mégsem tanúsít egyértelmű és világos magatartást minden esetben, arra pedig az a magyarázat, hogy a háttérben olyan politikai erők és csoportok is jelen vannak, amelyek kizárólag a saját szempontjaik és érdekeik alapján szeretnék az átalakulást megvalósítani. Tudom, hogy erre nagyon nagy a kísértés és a csábítás a hatalom berkein belül, de *ezúttal nem kisebb a tét, mint az ország sorsa!* Hadd jegyezzem meg: a szakszervezetek mostani megállapodásának kezelése meg fogja mutatni azt is, hogy hogyan viszonyul a kormány és a parlament a civil társadalomhoz és a civil szféra létező szerveződéseihez. Kiderülhet az is, a pártoknak mennyire fontos a munkavállalók érdeke, hogy képesek lesznek-e érte olyan harcosan küzdeni, mint mondjuk a médiavitákban a saját igazukért.

— *A munkavállalók egy része ma is kiszolgáltatottnak érzi magát, többségük — például a munkanélküliek több százezres tömege — pedig reménytelennek tartja a helyzetét. Egy kiegyensúlyozottan működő érdekegyeztetési mechanizmus, amelyben minden fél egyenrangú résztvevője a párbeszédnek, megszüntetheti-e az emberekben ezeket a félelmeket, a kiábrándultságot?*

— Két dologról van szó. Felelőtlenség lenne olyan kijelentést tenni bárki részéről, hogy a munkavállalók helyzete egy csapásra megjavulna, ha jól működne az érdekegyeztetés, mert ez egyszerűen nem igaz. A problémák jó része ugyanis abból a reálgazdasági helyzetből fakad, amely a rendszerváltással szükségszerűen együtt jár. Egyik napról a másikra, sajnos, nem tudunk változtatni, ezt az időszakot bizony mindannyiunknak végig kell kínlódnunk. Van azonban a dolognak egy másik oldala. Egy tisztességes érdekegyeztetésnek ugyanis szerintem azt az eredményt kellene hoznia, hogy az átalakulás terhei megoszlanának, s nemcsak a bérből és fizetésből élők vállaira nehezednének.

Az MSZOSZ-nek ez az egyik legfőbb problémája, mert szövetségünk szerint már régen nem itt kellene tartanunk. Ami pedig a kormányt illeti: *meggyőződésem, hogy bizonyos szakszervezeti javaslatok oldanák a jelenlegi feszültségeket;* például sokkal kisebb lehetne a munkanélküliség, és csökkenthetők lennének a szociális gondok is. Csak utalni szeretnék azokra a konkrét állásfoglalásokra, amelyeket az MSZOSZ juttatott el a kormányhoz, egyebek közt a privatizáció vagy a válságok sújtotta térségek problémáinak megoldására kidolgozva javaslatokat. Ezek a legmesszebbmenőkig figyelembe veszik a kialakult gazdasági helyzetet, ezért nem irreálisak. Sajnos, az érdekegyeztetés működési zavarainak legfőbb kárvallottjai a munkavállalók, hiszen, szerintem, a szükségesnél nagyobb áldozatokat kell hozniuk.

— *Mi történik, ha a kormány mostani, meglehetősen ellentmondásos magatartása nem változik meg?*

— Nehéz megjósolni a fejleményeket. A legutóbbi szövetségi tanácsülésen én azt tapasztaltam: a szakszervezeti vezetők nagy része eltökélt abban, hogy bármilyen eszközt igénybe vegyenek, ha azt a nyomásgyakorlás érdekében szükségesnek látják.

Furucz Zoltán

Létszám és bérgazdálkodás

(Folytatás az 1. oldalról)

megszűnések közül létszámleépítés miatt „csak" 1250 embernek mondtak fel, amely az összes létszám alig több mint 1%-a. (Egyéb ok következtében — áthelyezés, meghalt — 692 távozott a munkavállalók sorából.)

Hétszáz fiatalt felvesz a vasút

A tervszerű létszámcsökkentés végrehajtását eddig nagyban segítette a hosszabb idő óta érvényes létszámfelvételi zárlat, vagyis az az intézkedés, amely szerint a megüresedő munkakört csak belső áthelyezésekkel lehetett pótolni, amennyiben arra feltétlenül szükség volt. Ezen kíván változtatni most a vezérigazgatóság olyan formában, hogy az év második felében a vasúti jellegű, szakirányú képesítést szerzett fiatalokat a szolgálati helyek felvehetik. Így kerülhet felvételre mintegy 700 fő, akikkel döntő többségében a vasútnak korábban megkötött tanulmányi szerződése volt. Ez az intézkedés kettős célt szolgál:

— hosszabb távon biztosítja a szakember-utánpótlást, nem zár ki egyes korosztályokat a szakember-utánpótlásból;

— a MÁV által, több éven át fizetett ösztöndíj nem válik fölöslegesen kifizetett költséggé.

Az sem elhanyagolható szempont, hogy ezzel is mérséklődik az állástalan, pályakezdő fiatalok száma. Kétségtelen, hogy egyes szakágak, főnökségek munkaerő-gazdálkodását, a létszámcsökkentési feladatok végrehajtását némileg nehezíti a pályakezdők alkalmazása, mivel az évi létszám-előirányzatunk az újfelvételesek számával nem emelhető. Előfordulhat, hogy a felvételek csak munkaviszony-megszüntetések révén biztosíthatók. Ilyen esetben elvárható legalább a minőségi csere megvalósulása.

Hol van létszámhiány?

A MÁV-nál jelenleg egyidejűleg létezik a munkaerő-felesleg és a létszámhiány. Természetesen jellemzőnek a munkaerő-felesleg tekinthető, hiszen a legtöbb helyen munkahiány tapasztalható. Két olyan terület van, ahol a szükségesnél kevesebb a létszám:

— forgalmi utazó munkakörök (vonatvezető, vezető jegyvizsgáló, jegyvizsgáló);

— vagyonvédelmi munkakörök.

A forgalmi utazók hiánya miatt több esetben nem biztosítható az elégséges, kulturált utaskiszolgálás és az esetenként elmaradó jegyvizsgálat bevételkiesést okozhat. *A létszámhiánnyal küszködő vagyonvédelmi munkakörök miatt évről évre nő a károsszeg és így a vasút költsége.*

A legkézenfekvőbbnek az látszik, hogy a fölöslegként jelentkező létszámot ezekre a területekre átképezzék. A MÁV vezetése az átképzéshez központi támogatást kért és kapott. Az átképzési támogatást 2400 személyre maximum 220 millió forint összegben biztosítja a Munkaügyi Minisztérium 1992—93. évekre. Az átképzős létszámot abból a körből kell biztosítani, akiket a létszámleépítésnél figyelembe vettek. Bár a tanfolyamok szervezése, előkészítése megkezdődött, de az átképzendő létszám nehezen biztosítható. *A vártnál is kevesebben vállalják a munkakörváltást, az esetleg szükségessé váló munkahely változást.* Több odafigyelést, nagyobb szervező munkát igényel az átképzési tervek teljesítése.

Az I. félévben felmerült munkaidő mennyisége — érthetően — jobban csökkent, mint a létszám. A munkaidőalap összesen 13,5%-kal volt kevesebb, mint a bázisidőszakban. Nagymértékben csökkent a túlóra. A bázisidőszakban felmerült túlórának alig több, mint egyharmadát teljesítették az I. félévben. Különösen jelentős a túlóracsökkenés a gépészeti szakszolgálatnál. *Összességében mérséklődött a készenléti órák száma is.* Itt azonban eltolódás következett be a munkahelyi (50%-kal díjazott) és lakáson töltött (25%-kal díjazott) készenlétek között. Addig amíg a lakáson töltött készenlét némileg növekedett (3%-kal), a munkahelyi készenlét jelentősen (közel 20%-kal) csökkent. Ez egyértelműen a bértakarékossági intézkedések következménye. A munkaidőalap-csökkenéshez nagyban (közel egymillió órával) hozzájárult az I. félévben alkalmazott kényszer-, illetve fagyszabadság. Az előző év azonos időszakában ilyen címen munkaóra megtakarítás nem merült fel.

Átlagbér, alapbér

Az I. félévi tényleges átlag- és alapbéreket célszerű az elmúlt évhez (nem félévhez) viszonyítva vizsgálni, mert folyó évben a bérkiáramlás ütemes, míg az elmúlt évben — különösen az utolsó negyedévben — központi és helyi intézkedésekre jelentős többletbér-kifizetések történtek. Ez évben ilyen kifizetésekre nem lehet számítani.

A MÁV egészére vonatkozóan az I. félévben az átlagbér 23,4%kal, az alapbér pedig 27,4%-kal növekedett. Ez a növekedési szint meghaladja az év egészére vonatkozó mértéket. *A félév során a létszám-összetételben olyan változás ment végbe, amely az átlagbéreket kb. 1%-kal növelte* (az összlétszámon belül nőtt az átlagosnál magasabb keresetűek aránya). A szakszolgálatok alap-, és átlagbéreinek alakulása jelentősen eltér a vállalati átlagtól, mert

— a bevezetett tarifarendszer bérigénye differenciáló hatású volt (24—46%),

— a központilag elrendelt részmunkaidős foglalkoztatás, továbbá a saját hatáskörben alkalmazott részmunkaidő, kényszerszabadság, fagyszabadság eltérően érintette az egyes szakszolgálatokat.

A MÁV átlagát meghaladó mértékben nőtt az átlagbér a közgazdasági csoporthoz tartozó területeken (33,0%-kal), az anyaggazdálkodásnál (30,2%-kal), a távközlésnél (29,8%-kal), az üzemvitelnél (28,83%-kal). Az átlagosnál kisebb mértékben nőtt az átlagbér az építésnél (11%-kal), a munkaügyi szakterületen (12,6%-kal), a gépészetnél (21%-kal).

Az átlaghoz közelállóan alakult a vasútigazgatósági központoknál (24,8%-kal). *Különösen szembetűnő az építési szakág lemaradása az átlagbér-növekedésben.*

Kiszámították az éves várható átlagbér-alakulást is. Összehasonlításként az 1991. évi MÁV átlagbér 16 787 Ft/fő/hó volt, amely 1992. évre várhatóan 20 407 Ft/fő/hóra emelkedik. A növekedés 3620 Ft, amely 121,56%-nak felel meg. A féléves növekedés mértékétől ez közel 2%-kal alacsonyabb. Valamennyi szakágnál az átlagbér-növekedés mérséklődésével lehet számolni.

Állománycsoportonként is lényeges eltérést mutat az átlagbér-növekedés. *A fizikai foglalkozásúak átlagbére kereken 20%-kal nőtt.* Ezen belül a szakmunkás-képesítésű munkavállalók 20,6%-os, a betanított munkások 18,3%-os, a segédmunkások 13,3%-os átlagbér-növekedést értek el. A szellemi foglalkozásúak átlagbére 28%-kal emelkedett. Ezen belül a számviteli munkakörökben 32,1%, az igazgatási munkakörökben 31,9% volt a növekedés.

Fel kell figyelni arra, hogy a műszaki munkakörökben a szellemi foglalkozásnak átlagos bérnövekedésétől lényegesen alacsonyabb — 18,2%-os — volt az átlagbér-növekedés. Az átlagbér-növekedés a fizikai dolgozóknál 24,7%, a szellemi foglalkozásúaknál pedig 29,1%. *Látható, hogy az alapbéremelkedésnél nincs olyan mértékű eltérés a fizikai-szellemi foglalkozásúak között, mint az átlagbér-növekedésnél tapasztalható.*

Az I. félév tényadatainak, valamint a II. félév várható bérfelhasználásának, munkaerőhelyzetének alapján az átlagbér-növekedés a megállapodásban rögzített határok között valósul meg, nagy valószínűséggel a felső érték közelében.

A II. félévi bér- és létszámgazdálkodásnak figyelembe kell venni, hogy az új Munka Törvénykönyve többlet bérkiáramlást idéz elő. Az év elején számítotthoz képest többletkifizetést idéz elő a túlóra, a heti pihenőnap elszámolása, az átlagkereset új számítási módja, és a munkaidő szabályozásának eddigiektől eltérő rendje. Ezek ellensúlyozására a MÁV Vezérigazgatóság nem tud bérfedezetet biztosítani. Úgy ítélik meg, hogy ehhez a bérfedezetet az egyes szakágaknak, szolgálati főnökségeknek kell megteremteni a foglalkoztatás hatékonyságának növelése, a teljesítményarányos munkaidőfelhasználás útján.

Az év hátralévő részében a bér- és munkaerő előirányzatok betartása további erőfeszítéseket igényel minden gazdálkodóegységnél.

Az érdek-képviseleti szervezetek feladata fokozott figyelmet fordítani arra, hogy az Mt. előírásait, a kollektív szerződés szabályait, a kötött megállapodásokat a munkáltató betartsa, a munkavállalókat hátrányos intézkedések ne érjék.

Dr. Simon József

A szociális törvénytervezet pénzügyileg megalapozatlan

(Folytatás az 1. oldalról)

Kedvezőbb állami szociálpolitikát csak egy el nem torzított „nem latin-amerikai" piacgazdaság fejlődése eredményezhet. A szociális törvénynek hosszabb idejű átmenettel kell számolni, s ezért az állami szerepvállalást el kell fogadnia. *A szociális piacgazdaság időszakában biztosítani kell a fokozatos támogatást azok részére, akik erre rászorulnak.* (A megszerezhető jövedelmük nem biztosítja megélhetésüket.)

Egyetértünk azzal, hogy a szociális törvény egy törvénykezelési folyamat része. Teljes körű szociális biztonság az érintettek részére úgy garantálható, ha a kapcsolódó törvények összhangban lesznek egymással. Kerülik az átfedéseket, az ellentétes szabályozásokat és a finanszírozási anomáliákat, biztosítják a jogok és kötelezettségek összhangját.

Véleményünk szerint a törvény a rászorultság elvére építse a szociális ellátási rendszerét és elsősorban alanyi, állampolgári jogon járó ellátási rendszert kell működtetni, tekintettel arra, hogy az önkormányzatok ma még sem anyagilag, sem igazgatási rendszerük kiépítetlensége miatt nem képesek ezt a sokrétű feladatot ellátni. *Természetesen bizonyos ellátási és normatív értékeknél az önkormányzatok kompetenciája sem zárható ki.*

A koncepcióban megfogalmazott szociális szolgáltatások körével részünkről nem mindenben értünk egyet. Kiépítésének finanszírozási feltételeivel szemben is aggályaink vannak. Aggályainkat erősíti a tb. 1992. évi költségvetése is, amit ebben az évben sem tisztítottak meg az állami költségvetést terhelő 40 milliárd többletkiadástól, amelyek egyértelműen szociálpolitikai szférába tartoznak. Ezért a törvény alapvető céljának tekintjük a profiltisztítást.

A törvényben azoknak az ellátási rendszereknek, köröknek kell beletartozni, amelyek a jóléti kiadásokra és rászorultsághoz kötődő kiadásokra épülnek.

Véleményünk szerint a rászorultsághoz kötődők körét, illetve támogatásukat az állam javuló teherbíró képességének függvényében növelni kell, például a súlyos fogyatékosok esetében, vagy a teljes rehabilitáció kiépítési rendszerének finanszírozási területein. A munkaterápiás rehabilitáció például már kezdődjön meg az iskolai korban lévő fogyatékosoknál is.

A szociális törvény csak olyan koncepción alapulhat, amely átfogja az egész szociális szférát a társadalombiztosítástól a szegénység kezeléséig, s ezeket a területeket a szociális törvénnyel összhangban törvényszinten kell szabályozni, amelyek biztosíthatják a rászorultság átfogó kezelését.

A legutóbbi tervezet ennek a követelménynek nem felel meg, mivel felszámol olyan normatív ellátási rendszereket, mint a temetési segély, a bölcsődék működtetése. *Tervezik az ingyenes oktatási juttatások szűkítését, s ezt nem kívánják kompenzálni.* (Például az iskolán kívüli pedagógiai felügyeletet térítésessé kívánják tenni.)

A kormányzat a szociális kiadások anyagi terheinek jelentős hányadát a települési önkormányzatokra akarja áthárítani, miközben a személyi jövedelemadók egy részét elvonná az önkormányzatoktól. Az önkormányzatoknak, ha eleget akarnak tenni a törvény előírásainak, emelniük kell a helyi adókat, ami újabb terhet jelent a lakosságnak. Ilyen körülmények között a törvény végrehajtása frott malaszt marad.

Javasoljuk, hogy a temetési segély maradjon fenn, és 8000 forintban állapítsák meg. A szociális ellátások, segélyek normatív értékeinek meghatározását a KSH által közölt mindenkori létminimum összege képezze. A normatíváknál a minimál nyugdíjak 80 százalékban való rögzítése megélhetés szempontjából elfogadhatatlan.

A bölcsődék működtetését a lakosság igényeinek megfelelően — normatív támogatás mellett — az önkormányzatoknak kell finanszírozni.

Nem fogadható el a gyes rendszerének olyan megváltoztatása, amely az ellátás színvonalát csökkentené.

A gyes és gyermeknevelési támogatást élvező anya munkanélkülivé válása esetén egy gyermek esetén is kapjon gyermeknevelési támogatást, vagy meghosszabbított gyesre legyen jogosult.

A szociális törvénytervezet a szociális válságkezelés fontos intézkedési rendszere. Érvényesítése a jelenlegi válság kezelésében csak úgy lehetséges, ha finanszírozhatósága egyértelműen biztosított.

P. J.

Durkó Gábor grafikája

A kiegyezés évében alakult

Százhuszonöt éves az Északi Járműjavító

A Magyar Államvasutak egyik legpatinásabb járműjavítója, az Északi Járműjavító, az idén 125 éves. A jubileum alkalmából szeptember 17-én ünnepi megemlékezést tartottak, az üzem szakmunkástanuló intézetének egyik előadótermében. A vendégek között ott volt *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója, *Kisteleki Mihály*, a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetője, *Papp Pál*, a VSz elnöke, s a szakág jeles képviselői.

Az ünnepséget *Soós Endre*, az üzem igazgatója nyitotta meg. Az első előadó *Csárádi János* volt, aki a vasút helyzetéről és jövőjéről beszélt. Mint mondotta, az idén tovább csökken a bevételt hozó áruszállítási teljesítmény. Az eddig elért eredményekből és az év végéig várható szállítási feladatokból következtetve 60 millió tonna áru fuvarozásával számol a MÁV. Összehasonlításként emlékeztette a hallgatóságot, hogy a hetvenes évek végén, amikor a csúcsteljesítménynek számító 134 millió tonnával zárták az évet, 140 ezer volt a vasút létszáma. Ma 100 ezren vagyunk. *A példával azt érzékeltette, hogy a teljesítményekhez, a bevételekhez képest még számítani lehet a létszám csökkentésére*, amit úgy szeretnének elérni, hogy egyik napról a másikra a vasutasok ne kerüljenek az utcára.

A vezérigazgató ezután a kibontakozás lehetőségéről, a jövő kilátásáról beszélt. Mint korábban már többször, ezúttal is hangsúlyozta: az élet kényszerít bennünket arra, hogy mielőbb megteremtsük a piacorientált, kereskedő vasutat. Enélkül, s természetesen az ehhez elengedhetetlenül szükséges fejlesztések nélkül csak remény marad a felzárkózás Európához.

Csárádi János beszédét mondja

A fejlesztésekről szólva ismertette a járműbeszerzéseket, a fővonalak fejlesztését, a Szállítmányozási Rendszer (SZIR) bevezetését, a privatizáció és a tervezett szervezeti változásokat. Végezetül a jövő feladataihoz sok sikert kívánt a jubiláló Északi Járműjavító kollektívájának.

Kisteleki Mihály a gépészeti szakszolgálat és a KTE nevében köszöntötte a 125 éves üzemet, majd a vontató és vontatott járműpark, valamint a vonalvillamosítás közeli és távlati fejlesztésének kilátásait említette. *Kiemelten szólt arról, hogy mind a vontató, mind a vontatott járműveknél az egységes járműpark kialakítása a cél.* A járműjavítók kapacitását pedig a jövőben — a javítás mellett — gyártással jobban ki kell használni.

A főosztályvezető után *Vadászi Pál*, az üzem főtechnológusa a V63-as villamos mozdonyok 120-ról 160 km órás sebességre történő átalakításáról tartott tájékoztatót. Az Északi 1991-ben a vezérigazgatóságtól tíz V63-as átalakítására kapott megbízást

Az ünnepi megemlékezés utolsó szónoka *Novák József* főmérnök volt, aki az üzem történetét ismertette, melyet videofilm-vetítés egészített ki.

Az ünnepség után, a vendégek megtekintették a régi mozdonyjavító-csarnokban rendezett kiállítást. Az üzemben javított villamos és dízelmozdonyokon kívül egy 375-ös gőzmozdony, mellékvonali motorkocsi, sőt még az Árpád sínautóbusz is látható volt. A központi irodaépület tanácstermének előterében pedig vitrinekben elhelyezett dokumentumok, táblók, fotók adtak ízelítőt a 125 éves Északi Járműjavító történetéből és mai életéből.

R. V. F.

Öt év alatt tízezren mentek nyugdíjba

Beszélgetés dr. Kneiszl Piroska igazgatóval

A MÁV Nyugdíj Igazgatóságon 135 ezer volt vasutas nyugdíját állapították meg és folyósítják rendszeresen. Az igazgatóságot a nemrég kinevezett *dr. Kneiszl Piroska* vezeti.

A Magyar Királyi Államvasutak Nyugdíjintézete 1870. április 1-jén alakult. Az azt követő években már 6233 km volt a vasúti hálózat, amely különböző vasúttársaságokból állt, de az intézet csupán 8500 kinevezett vasúti dolgozó nyugdíjával foglalkozott. Bár a hazai vasutak államosítása ekkor még nem történt meg, a vasutak mégis átvették a nyugdíjintézet rendszerét és alapszabályait, amely 37 éven keresztül változatlanul fennállott, amíg azt az 1907. évi XLIX. és L.-ik t. cikkek érdemben nem változtatták.

Százhuszonkét év múltán, 1992-ben a Magyar Államvasutak dolgozóinak nyugdíját a Nyugdíj Igazgatóság állapítja meg, s gondoskodik zavartalan folyósításáról. Az igazgatóság vezetője két évtizedes vasúti szolgálati múlttal rendelkezik. Jogász. A jogi gyakorlatot a MÁVTRANSZ-nál és a budapesti igazgatóságnál szerezte. Ezt követően 15 évig a jogsegélyszolgálatnál dolgozott. Megbízatása előtt a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és humánpolitikai főosztályán jogtanácsosként munkajogi és privatizációs kérdésekkel foglalkozott.

— Mi még a feladata a Nyugdíj Igazgatóságnak?

— *A nyugdíj-megállapítás, -folyósítás és a pénzügyi feltételek megteremtése.*

A volt dolgozók életútjának időbeni követése sok utóvizsgálattal jár. Az elmúlt öt év alatt mintegy 10 ezren mentek nyugdíjba, s ezzel a nyugdíjasok száma elérte a 135 ezret.

— Az emelkedő létszám, az évi kétszeri nyugdíjemelés sok munkával jár. Változott-e a hivatal létszáma?

— Évek óta 131 dolgozó látja el az ügykezelést annak ellenére, hogy ma összetettebb a nyugdíj-megállapítás és -emelés a korábbi rendszernél. *Ma differenciáltabban kell számításokat végezni.* Akkor az évi 2 százalékos emelés csupán számolási műveletsort jelentett. Ma a nyugdíjügyek mellett a kárpótlás is tevékenységünkhöz tartozik. Napjainkban szinte mindennapos jelenség a létszámleépítés. Gyakori a rokkantsági, a korengedményes és öregségi nyugdíjazás. 1992. január és augusztus között 10 268 megállapítás történt. Ennek fele öregségi, fele rokkantsági vagy hozzátartozói nyugdíj megállapítása volt.

— Hány forintot folyósítanak a 135 ezer nyugdíjas részére?

— *Havi 1 milliárd 320 millió forintot. Az inflációt tükrözi, hogy ez öt évvel korábban csupán 526 milliót jelentett.* Arra törekszünk, hogy a nyugdíjakat a lehető leggyorsabban állapítsuk meg. Ez csak képzett, lelkiismeretes munkatársakkal lehetséges. Igyekezetünk ellenére néha előfordul a késés.

— Milyen az igazgatóság technikai felszereltsége?

— Elfogadható. Jó kapcsolatunk van a MÁV Számítástechnikai Üzemmel. Számítógépes számfejtésük garantálja a pontos, megbízható és gyors eredményt. Mi készítjük elő az anyagot, a többit a MÁVSZÜ végzi.

Sz. B.

Ismét találkoztak az egykori kisinasok

1954-ben indult el hazánkban az első hároméves szervezett iparitanuló-képzés. Az első szakmunkások 1957-ben kapták meg okleveleiket. Így volt ez Szombathelyen is. Az eredetileg négy osztályból — a forradalom miatt — kettő végzett a vasúti kocsilakatosok és mozdonyszerelők közül.

A mintegy félszáz végzős közül 23-an vettek részt feleségeikkel együtt szeptember 5-én este a szombathelyi Tóvendéglőben rendezett 35 éves találkozón. A volt kisinasok először egy évtizede, majd öt éve jöttek össze. (Az utóbbiról részletes tudósításban lapunkban is beszámoltunk.) *Most a szombathelyiek mellett jelen voltak Celldömölkről, Komáromból, Pécelről, Tapolcáról és Siófokról is.* Az egykori tanárok és mesterek között ott volt *Molnár István* osztályfőnök, *Kovács Lajos* és *Tóth István* tanár, továbbá *Várallai Károly*, aki a járműjavítások és *Markó István*, aki a fűzőháziak szakoktatója volt.

Nagy tetszést aratott *Répli Pál* szombathelyi mozdonyvezető köszöntője, amely a jelenlévők sorsáról adott helyzetképet.

— Az elmúlt évek során fokozatosan kitörölték a szótárból a munkás, a szakmunkás, a paraszt és a mezőgazdasági dolgozó kifejezést — mondotta — Lett helyettük munkaadó és munkavállaló, farmergazda vagy bérlő kisgazda, vállalkozó, munkanélküli, szociális segélyezett stb.! *Ezzel együtt munkahelyünk és létbiztonságunk megingott.* A munkásság, tehát mi képviselet nélkül maradtunk. Az olyan felemelő fogalmak, mint a szorgalom, a becsületesség, a hozzáértés, a szakértelem, a törzsgárdahűség már nem jelentenek garanciát munkahelyünk megtartására.

Függetlenül a végzett munka társadalmi hasznosságától, a nyugdíjhoz közeledő munkavállaló már csak megtűrt személy a munkahelyeken, mert elveszi a munkát a fiatalabbak elől. Úrrá lett rajtunk a beleléfordulás, az önzés és a közömbösség. *Az önszerveződésnek, a közös érdekkifejezésnek, a munkásszolidaritásnak még csak a jelét sem mutatjuk.* Pedig nem csupán rólunk van szó. Vannak családtagjaink és fiatalabb társaink, akik sorsa most alakul, vagy éppen most pecsételődik meg...

Beszélgettünk *Szabó Jánossal*, aki ez első tíz éve tartott találkozón mondott köszöntőt. Ő 53 éves. A szombathelyi járműjavítóban dolgozik. Az átszervezést követően szeptember elejétől munkavezetői beosztásból munkafelvevő munkakörbe helyezték. Nem keres kevesebbet, de ebben a korban már nem könnyű a váltás.

— Milyen volt az 1982-es találkozó köszöntőjének a hangulata?

— Bizakodó, jó hangulatú. Volt munkánk és becsületünk. A jövedelmünk emelkedett, biztos megélhetés és nyugdíj várt reánk. Most már nem vagyok ennyire optimista.

Sz. Jakab István

Balatoni állomások hosszú, forró nyara

Zamárdi megállóhely nem panaszkodhat. A reggeli első, úgynevezett sebesvonatot több tucat utas várja, de leszálló még náluk is több akad. Hevenyészett észrevételeimnek Dobos Gyuláné pénztáros szavai sem mondanak ellent. Bár évekkel ezelőtt jóval többen utaztak Zamárdiba, vagy Zamárdiból, az idei nyáron is szép bevételeket könyvelhettek el. Augusztusban például az első tíz nap bevétele 671 500 forint volt. Hétköznap kisebb a forgalom, de szombaton és vasárnap alig győzi a pénztár. Ha lett volna egy kis eső, vagy néhány hűvösebb nap, talán már a milliónál tartanának. Mert amikor nem lehet strandolni, unalmukban utazgatnak az emberek.

Erdei Zoltánnal, Fonyód állomásfőnökével gyorsan megegyezünk: a rekontsrukció a legjobbkor kezdődött és fejeződött be. Két-három évvel később már valószínűleg nem jutott volna rá pénz.

— Itt a fonyódi parton észrevehetően kevesebb a nyaralóvendég, mint máskor, ám ez a vasútnak nem okoz katasztrofális bevételkiesést — ismerteti a helyzetet az állomásfőnök. — Az elmúlt évekhez képest megnőtt a külföldre jegyet váltók száma, nagyon nagy forgalmat bonyolít le a nemzetközi pénztár, és ami nem lényegtelen: *a bevételek 80 százaléka valutából származik.* A magyar lakosság viszont elszegényedett. Megszűnt az a gyakorlat, hogy a családok hétvégeken leruccannak a Balatonra, aztán vasárnap hazautaznak. Ehhez már drága a vasút.

— Hozzáértők azt állítják, hogy hanyatlik a Balaton idegenforgalma. Magyarország már nem annyira érdekes a nyugatiak szemében, mint „vasfüggönyön" túli korában. *Az árak is csillagászatiak.* A fonyódi strandon ötvenforintos belépő mellett 120 forint egy korsó sör. A balatoni főszezon 5-6 hétre szűkült. Mindezt tetézi a romló közbiztonság, a nagyarányú gépkocsilopás... Ez utóbbi jelenség reklám formájában is a vasút malmára hajthatná a vizet, mondjuk ilyen szöveggel: Az autóját ellophatják a (vasúti) kocsiját soha...

Ma a vasút vezetői különböző utasításokban, rendeletekben és leiratokban úgy fogalmaznak, hogy csak a forgalom zavartalan menetéhez szükséges eszközöket szabad beszerezni. Csakhogy a zavartalan forgalomhoz nem elég a mozdony, hogy legyen előtte pálya, vagy felsővezeték. *Az is alapvető probléma, ha a kocsitakarítónak nincs kesztyűje, zsákja, seprűje vagy fölmosórongya.* Szabadna-e előfordulnia, hogy a vécékben három napig nincs villany, mert képtelenek voltunk égőket venni? Vagy, hogy hiánycikk legyen a kocsirendező első számú munkaeszköze, a sárga jelzőzászló? Ezt már nem lehet elütni azzal, hogy takarékoskodni kell...

★

Kálmán Józsefnek, Gyenesdiás jegykiadó őrének szerencsére nincsenek hasonlóan nyomasztó gondjai. Mert arról mit sem tehet, hogy a tavalyihoz képest körülbelül 15 százalékkal csökkent a megálló személyforgalma. Nyugati vendégek csak mutatóban vannak, a helybeliek meg inkább autóbusszal utaznak.

— *A privatizáció nekünk nem sok jót hozott, valamikor rengeteg volt a szakszervezeti üdülő, ezeket javarészt eladták.* Eltűntek a családosok, pedig ők rendszeres vendégeink voltak, főleg rossz idő esetén. Most csak a kempingben táborozók mennek vonattal. Ha beborul, a félnapi bevétel eléri a tízezer forintot, ha süt a nap olykor nem több 200—300 forintnál.

★

Két kilométerrel arrább, Vonyarcvashegy kétvágányos állomását nemcsak a nap sugarai bombázzák, hanem a legkülönfélébb információra éhes vendégek is. *Pajor István* vonali tartalékos ma szolgál itt először, természetes, hogy frissen szerzett élményeiről faggatom.

— *Erős volt a mai nap. Sok volt az utas, délután kettőig száznegyven jegyet adtam el.* Egy volt közte nagyobb tétel, egy német házaspár fizetett a nosztalgiavonatra Badacsonyig 2380 forintot. Volt egy csomó expresszáru és rengeteg érdeklődő, mondhatnám, a mai napon a tájékoztatás, a menetrendi információadás töltötte ki.

— Az ismeretes hogy a hazai lakosság tekintélyes része még mindig a Balaton mellett tölti el a nyári szabadságát. De hová megy nyaralni a tópart mellett élő forgalmi szolgálattevő, mondjuk *Pajor István?*

— Azelőtt családostól fölkerekedtünk és elmentünk néhány napra olyan helyre, ahol volt vasúti vendégszoba. Most, hogy így elszaladtak az árak, sok helyen külön üdülőhelyi díjat is kell fizetni, már nem engedhetjük meg magunknak...

Thorday Zoltán

Kiszolgáltatott jegyvizsgálók

Nyílt levél Csárádi János vezérigazgatónak

Az utóbbi hetek-hónapok során szinte mindennapossá vált, hogy a munkáját végző jegyvizsgálóval szemben a vasúti díjszabás által előírt utazási feltételeknek eleget nem tevő utasok egy része agresszív módon lép fel. A díjszabás szellemében intézkedő vagy intézkedni próbáló jegyvizsgálóra lelki és fizikai erőszakkal akarnak hatni, ily módon elérni azt, hogy visszaéléseikre ne derüljön fény.

Az esetek többségében olyan emberekkel adódnak a konfliktusok, akik társadalmi pozíciójuknál fogva felruházzák magukat sajátos jogokkal, és a jogszerűen intézkedő jegyvizsgálót megfenyegetik, vagy ha ez nem használ, sokszor rátámadnak, kihasználva kapcsolataikat, melyek segítségével utólag bebizonyíthatják vélt igazukat.

Szinte mindennapossá váltak a visszaélések, a hamisított vagy idegen névre kiállított arcképes, diák- vagy közalkalmazotti igazolványokkal és az utazásra jogosító egyéb kedvezményekkel. *Ezeknek a visszaéléseknek a nagy részét meg lehetne előzni, ha a vasút vezetése biztosítaná a jegyvizsgálók munkavégzésének legalapvetőbb feltételeit.* Az esetek többségében célravezető lenne az azonnali rendőri intézkedés. Ennek feltételei azonban jelenleg nem biztosítottak.

Ezekkel az elemekkel szemben még a jóérzésű utasok segítségére sem lehet számítani, főleg bizonyos újságnyilatkozatok után nem, amelyek az utazóközönséget még jobban a jegyvizsgálók ellen hangolták. Ha a vasút vezetője nincs tisztában a jegyvizsgálók munkakörülményeivel (fizetésükkel stb), akkor ne tegyen felelőtlen nyilatkozatokat! *Ha mégis megfelelő információkkal rendelkezik, akkor miért állít valótlanságokat a nyilvánosság előtt?*

Ilyen körülmények között a vasút vezetőinek nincs semmi erkölcsi alapjuk arra, hogy elvárják a jegyvizsgálóktól a saját szájízük szerint megfogalmazott szolgáltatói magatartás maradéktalan betartását. Munkatársaim nevében is kérem, hogy a vasút vezetése a lehető legrövidebb időn belül üljön le a jegyvizsgálók képviselőivel megbeszélni, hogyan lehetne orvosolni ezeket a problémákat. Amennyiben ez a párbeszéd nem jönne létre, lehetőségeimhez mérten minden lehetséges eszközt felhasználok arra, hogy kiszolgáltatott helyzetünket valamelyest elfogadhatóbbá próbáljam tenni.

Tájékoztatásul közlöm önnel, hogy 1988. július 14-e óta dolgozom itt, alapbérem 14 300 forint, havi nettó fizetésem 15—16 ezer forint között van.

Tisztelettel:

Bozsits Antal
vezető jegyvizsgáló,
Bp. Déli pu.

★

A nyílt levéllel kapcsolatban a Forgalmi Utazó Tagozat felhívja minden illetékes figyelmét, hogy a leírtak nem egyedi eseteket tartalmaznak, sajnos igen gyakran sok kollégánk kerül hasonló helyzetbe. S külön felhívnám a tényszerű tájékoztatás fontosságára is a nyilatkozatot adókat. Mivel egy akkora vállalatnak, mint a MÁV, ebben is rejlik a hitele.

A levélben kért párbeszédet tagozatunk is égóta szorgalmazza. Szeretnénk elérni, hogy a vonatkíséret gondjait megbeszéljük egy felelős vezetővel.

Friedrich Imre
tagozatvezető

BVSC-s olimpikonok köszöntése Zuglóban

A Barcelonai Olimpiai Játékokon szerepelt BVSC-s olimpikonokat köszöntötte ünnepélyes keretek között Zugló polgármestere. Az alábbi interjúkat a tiszteletükre rendezett fogadáson kértük a vasutas sportolóktól.

HEGEDŰS FERENC párbajtőrvívó, olimpiai ezüstérmes:

— Mit jelent neked a szó, olimpia?

— Bármennyire is furcsa, erről a szóról nekem először mindig Szöul jut eszembe. Ott vehettem részt ugyanis először a játékokon. Felejthetetlen élmény volt. Barcelona óta viszont az olimpia az ezüstérmet jelenti.

— Mennyit ér ez a csapatban szerzett második hely? Elégedettek voltatok vele?

A víváson belül a párbajtőr sokkal inkább kiszámíthatatlan, mint teszem azt a kard. Nálunk ritkán érvényesül a papírforma. Úgyhogy ez az ezüstérem rendkívül értékes, s mondanom sem kell mennyire örültünk neki.

— Egyéniben utoljára húsz évvel ezelőtt Fenyvesi Csaba nyert olimpiai aranyat. Most viszont az egyéni verseny nem jött össze... Személy szerint miben látod a halvány szereplés okát?

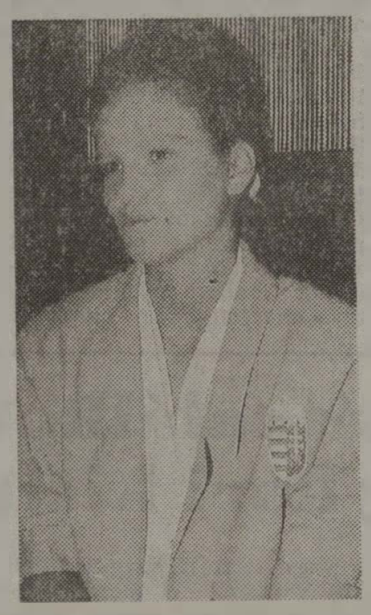
— Nézd, én harminchárom éves vagyok, s minden valószínűség szerint ez volt az utolsó olimpiám. Sajnos a mindenáron való bizonyítás vágya görcsössé tett.

— Sikerült eljutnod más sportágak versenyeire?

— Hihetetlen talán, de jóformán semmit sem láttunk az olimpiából. Egyrészt, mert nem kaptunk jegyeket, így ahova tudtunk, belógtunk. Másrészt rendkívül leköti az embert saját versenye, az edzések. Nálunk vívóknál különben is az a szokás, hogy ott vagyunk a többiek versenyein, s drukkolunk egymásnak.

— Harminchárom év ide vagy oda, gondolom doppingolt azért ez az ezüstérem.

— Feltétlenül, s bár elvégeztem a TF-en a szakedzőit, a versenyzést egyelőre nem akarom abbahagyni.



CSERBA BRIGITTA toronyugró:

— Az EB-n elért negyedik helyezésed után, nyilván a döntőbe vártad magad?

— Arra számítottam, hogy döntős leszek, így az eredményemmel egyáltalán nem vagyok elégedett.

— Mi lehetett az oka, hogy ez Barcelonában nem sikerült?

— Az olimpia előtt, nagyon sok versenyem volt, s szerintem úgy idegileg, mint fizikailag nagyon elfáradtam.

— Baj volt a formaidőzítéssel? — fordulok a tizenkilenc éves Brigitta mesteréhez, *Sauer Lászlóhoz.*

— Kétségtelen, hogy sok versenyen vett részt Brigitta, de hát végső soron ezek is a felkészülést szolgálták. Aztán az olimpián erősebb is volt a mezőny, nem beszélve arról, hogy több ezer néző előtt kellett ugrani, s ez nem mindenkire van jó hatással. Ráadásul Brigi éppen a későbbi olimpiai bajnok után került sorra, s aligha kell bizonygatni, hogy ez mekkora lélektani teher volt. Ő egy nagyon tehetséges ugró, fiatal kislány, a következő olimpián lehetősége lesz javítani.

— A verseny mellett mi volt számodra a legnagyobb élmény? — kérdezem újra Brigittát.

— Fantasztikus dolog az olimpia, leírhatatlan a hangulata, össze sem hasonlítható a nemzetközi versenyekével. Olykor magam sem akartam elhinni, hogy ott vagyok, és *Stefan Edberg*, a teniszsztár vagy *Marlin Oti* a vágtázókirálynő jön velem szembe az olimpiai falu utcáján. Örökké emlékezni fogok arra, amikor az ebédlőbe bejött *Carl Lewis*. Mindenki abbahagyta az étkezést, s fölállva tapsoltunk neki, amit ő szerény meghajlással köszönt meg. Ezek a világklasszisok egyáltalában nem éreztették a többiekkel, hogy ők különbek náluk.

— Az előbb Hegedűs Feri arról panaszkodott, hogy alig látott valamit az olimpiából. Neked sikerült bejutni más sportágak versenyeire?

— Akkreditációs kártyánk olyan volt, mint az úszóké ezért aztán beengedtek az úszóversenyekre, a vízilabdameccsekre. Sőt még a tornacsarnokba is, úgyhogy szorithattunk *Onódy Henriettért.*

SZILÁGYI ZOLTÁN gyorsúszó:

— Zoli, az úszók arattak Barcelonában, te viszont messze elmaradtál korábbi eredményeidtől?

— Hát ez sajnos így van. Minimálisan a döntőbe kerülést tűztem ki célul, az időeredményeim erre predesztináltak volna...

— S vajon, miért alakult így a dolog?

— Én is hibáztam, ez kétségtelen, viszont az is tény, hogy a felkészüléshez nem kaptam meg minden segítséget.

— A vízcsapból is az folyt, hogy milyen ideális körülmények között készülhettek az úszók. Zemplényi menedzser nem sajnálta a pénzt...

— Már akitől... Erről legyen elég annyi, amiről a közvéleményt elfelejtették tájékoztatni: csak egyesek laktak szállodában. Ezt nem azért mondom, mintha nekem nem felelt volna meg az olimpiai falu, ami mellesleg az amerikai úszóknak is jó volt...

— Ezek szerint egyeseket viszont...

— Én nem ebben keresem a kudarcom okát. A versenysportban sztárolni valakit teljesen természetes dolog. Ez ugyanakkor nem jelentheti azt, hogy mást háttérbe kell szorítani. És azt sem szeretem, ha személyeskednek velem...

— Volt ilyen?

— Igen. Mindent megtettek azért, hogy kizökkentsenek, hogy elvonják a figyelmemet az úszástól. Neveket nem akarok mondani... Legfeljebb annyit üzenek nekik, hogy ismernek annyira: nem adom fel!

K. Gy.
Fotó: Tüttő Tibor

Privatizáció

Ha a vállalat kft.-t alakít

Az önprivatizációs folyamat egyéb sajátos formája az úgynevezett részleges vállalati átalakulás. Ilyen esetben a vállalat önelhatározásából az elkülöníthető, vagy már gazdálkodás szempontjából leválasztott egységeinek egy részét gazdasági társasággá alakítja át. A többi része azonban továbbra is marad állami tulajdonban és feladata az átalakított gazdasági egységekbe átvitt vagyon hasznot eredményező működtetése.

Az átalakításról szóló döntés a vállalat vezető testületének hatáskörébe tartozik. Az állam, hogy vagyonát megfelelő módon tudja védeni, a vállalatok részleges átalakítása esetében is bele kíván avatkozni a folyamatba, mégpedig úgy, hogy bejelentési kötelezettséget ír elő a vállalatok részére. A bejelentést akkor kell megtenni az ÁVÜ-nál, ha a vállalat nem pénzbeli hozzájárulást teljesít és a hozzájárulás mértéke meghaladja a vállalat könyvviteli mérleg szerinti összes eszköz értékének 10 százalékát, de legalább 20 millió forintot. Az ÁVÜ előírhatja a társasági szerződés átírását, részeinek bizonyos megfontolások szerinti megváltoztatását. *Végső esetben meg is tilthatja a társasági szerződés aláírását.*

A részleges átalakulás elodázza a vállalat alapvető gazdasági problémáinak megoldását. Magában hordja annak veszélyét, hogy az előbb-utóbb elkerülhetetlen létszámleépítés terhét az új gazdasági társaságra hárítsa.

A részleges vállalati átalakulások esetében az érdekvédelmi szervezeteknek fokozottan kell a gazdasági társaságokká váló átszervezést figyelemmel kíserni.

A munkavállalók törvényben rögzített jogait az érdekvédelmi tisztségviselőknek kell a munkaadókkal szemben védeni és közvetíteni.

Lakáscsere

Elcseréléném dombóvári, második emeleti 52 négyzetméteres, kettőszobás, villanyfűtéses, telefonos, erkélyes önkormányzati, MÁV-bérlőkijelölésű lakásomat, egyszobás, telefonos, erkélyes, összkomfortos, legfelső emeleti budapesti önkormányzati lakásra. Érdeklődni lehet az esti órákban 18—20 óra között a 74/66-799-es telefonon.

Elcseréléném budapesti VIII. kerületi Kerepesi út 1. szám alatti 41 négyzetméteres összkomfortos MÁV-bérlakást, valamint egy József Attila lakótelepi garzont 2 szobás, nem MÁV-lakásra, értékegyenlítéssel. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/57-34-es üzemi telefonszámon.

Eladó komáromi 49 négyzetméteres öröklakás vagy Budapest környéki hasonló lakásra cserélhető. Érdeklődni lehet: a 01/63-28-as üzemi telefonszámon vagy Komárom, Csokonai út 19. III./11. Seres.

Elcseréléném Budapest, Kerepesi úti 57 négyzetméteres 2 szobás MÁV-bérlakásomat, 2,5—3 szobás MÁV-bérlakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: a 12-16 vagy a 22-04-es üzemi telefonszámon Csendes Péternél.

Elcseréléném szombathelyi 2 szoba, hallos, összkomfortos, IV. emeleti, liftes, vállalati bérlakásomat, budapesti lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 155-8067-es, vagy a 176-6809-es telefonszámokon egész nap.

Eladó Szarvas szélén 500 négyszögöles porán 66 négyzetméteres (34 négyzetméteres tetőtérbeépítési lehetőséggel) félkész téglaépítésű családi ház, mely üdülőnek is alkalmas. Érdeklődni lehet: B. Horváth Katalin, Szeged, Pf. 219. 6701.

Elcseréléném 62 négyzetméteres 1 külön bejáratú és 2 egymásba nyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-lakásomat hasonló fokozatú 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: a 127-3963-as vagy a 164-2536-os telefonszámokon.

Elcseréléném Gacsály községben (debreceni ig.) 60 négyzetméteres, elokertes, melléképület, pince, padlás, teljesen különálló szolgálati lakásom pesti vagy Pest környéki másfél szobás lakótelepi lakásra. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: az 56-32, 55-67-es üzemi telefonszámokon Faras Józsefnél.

Elcseréléném Kőbánya felső állomásnál 34 négyzetméteres, szobakonyhás, komfortosított, gázfűtéses, önkormányzati, udvari lakásomat másfél szobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 64-56-os üzemi telefonszámon.

Elcseréléném Sopron közelében lévő, lövői másfél szobás, kertes, MÁV-lakásomat hasonló budapesti vagy Pest környéki lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: személyesen vagy levélben: Lovas Ferenc, Lövő 34. őrház.

Elcseréléném 60 négyzetméteres, 2 szobás, étkezős, cserépkályhás, földszinti, udvari MÁV-lakásomat egy másfél szobás, komfortos tanácsi lakásra, külön bejáratú szobákkal vagy kettő 20—25 négyzetméter körüli tanácsi lakásra. (Zugló előnyben.) Érdeklődni lehet: a 252-8333/68-as, 71-es melléken a délelőtti órákban.

Elcseréléném 62 négyzetméteres, 2,5 szobás mellékhelyiséges, (nagy kertes, gyümölcsös, garázs, baromfiudvar) telefonos MÁV-lakásomat kisebb, 1,5 vagy 1 szobás tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 147-8859-es telefonszámon 18 óra után.

Elcseréléném szentesi 63 négyzetméteres, első emeleti 1 + 2 félszobás, MÁV-szolgálati lakásomat kecskeméti vagy kiskunfélegyházi MÁV-szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: a 71-03-as üzemi telefonszámon, egész nap.

Elcseréléném Budapest káposztásmegyeri tanácsi 36 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos földszinti lakásomat kecskeméti vagy budapesti hasonló lakásra, lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni lehet: Tóth István, Budapest, Galopp u. 7 1046.

Elcseréléném budaörsi MÁV-állomáson lévő 67 négyzetméteres 3 szobás, komfortos első emeleti, kertes lakásomat bármilyen budapesti 1 szobás, komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: a 252-3305-ös telefonszámon.

Elcseréléném istvántelki megállónál lévő 67 négyzetméteres, komfortos, gázkonvektoros, 1 + 2 félszobás, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb nem szolgálati lakásra végrehajtó szolgálatban dolgozó vasutassal. Érdeklődni lehet: a 271-8595-ös telefonszámon, egész nap.

Elcseréléném budapesti, egy plusz két és félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat hasonló győri lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 1697-803-as városi telefonszámon.

Vasúti környezetvédők

Augusztus 18-án Szombathelyen tartotta kihelyezett soros ülését a Magyar Államvasutak környezetvédelmi szakmai kollégiuma. A több mint egy éve alakult, 15 tagú szakmai közösség legfontosabb feladata a MÁV környezetvédelmi koncepciójának és stratégiájának a kidolgozása, gondozása.

Az igazgatóság közgazdasági és fejlesztési osztályának szervezésében elsőként a vasút részére 2000-ig, ebben a témában készített elképzeléseket vitatták meg. Az itt kialakított véleményeket tárják majd a vasúti vezetők elé. Az előzményekről tudni kell, hogy ebben a témában már a MÁV felkérésére vizsgálatot végzett a Környezetgazdálkodási Intézet. Ebben külső munkatársként öt vasúti szakember is ügyködött.

Ezt követően a résztvevők a celldömölki építési főnökség és a Szombathelyi Járműjavító környezetvédelmi helyzetéről hallgattak meg beszámolót. Szót váltottak a környezetvédelem olyan számítógépes alkalmazásáról is, amely a zárt vasúti rendszer mellett az országosba is beépülhet.

A szombathelyiek kapták feladatul a hulladékok megsemmisítésének a kidolgozását. Erről is részletes tájékoztatót kaptak a jelenlévők.

Még aznap délután Kőszeg, másnap, augusztus 19-én Sopron és a Fertő tó, valamint környékének a környezetvédelmi helyzetét ismerhették meg a helyszíneken a MÁV környezetvédelmi kollégiumának tagjai. **(Sz. Jakab)**

A tűzoltóknál nincs holtszezon

Az idei forró nyáron a szolnoki vontatási főnökségen működő vállalati tűzoltóegységnek is sok dolga volt. Július 20-án riasztották egységünket. Szolnokon egy MÉH-vállalat gumiabroncsokat tároló telepére kellett kivonulni. Ezen a telepen 100 négyzetméter területen 2 méter magasságig felrakott gumiabroncsokba kapott bele a láng. A városi tűzoltók gyorsabbak voltak, de tartálykocsijaik vízkészlete elfogyott. Utántöltési lehetőség nem volt, veszélyben látszott a mentés hatékonysága. Szinte megváltás volt a vontatási főnökség tűzoltóvonati szerelvénye. *A 45 köbméter víz biztosította a tűz teljes lokalizálását.*

A következő eset augusztus 10-én történt a Szolnokkal szomszédos Szajolban, ahol egy kft. fahulladék lerakata égett, két hektárnyi területen. Az állami tűzoltókkal karöltve végezték tűzoltóink a lángok megfékezését. Még a tűzoltó vonat tartálykocsija is kiürült, háromszor kellett újratölteni. Mind a két esetben fontos volt a folyamatos vízellátás, hiszen azokon a helyeken semmilyen műszaki lehetőség nem állt rendelkezésre a városi tűzoltók részére a víz utánpótlására.

Az esetek további vizsgálata azt is kimutatta, hogy a gyors mentés következtében jelentős anyagi kár nem keletkezett, emberi élet sem forgott veszélyben. A hatékonyabb védelem érdekében szükség lenne még egy 45 köbméteres tartálykocsira. **Halász László**

Újjáalakuló mozgalom

Ki beszél itt a gyerekekről?

Napjainkban rohamosan csökkennek azok az élet- és nevelődési feltételek, amelyek a gyermekek egészséges fizikai és szellemi fejlődését biztosítanák. A '90-es parlamenti választások során már megfigyelhető volt, hogy a gyermekeket alapvetően érintő kérdések alig-alig szerepeltek a legtöbb párt programjában. A fellelhető néhány ígéret pedig — több mással együtt — többnyire a feledés homályába merült.

Olyan tendenciák erősödnek, amelyek károsan hatnak a gyermekekre. Nap mint nap érinti őket a társadalom válságjelensége. Ilyen például a családok elszegényedése, gyakori szétesése; a korábbi közösségi értékrend után keletkezett úr; jövőjük, a társadalomban betöltendő szerepük kilátástalansága; az iskolák finanszírozási és szervezeti bizonytalanságai stb.

Mi, gyakorló pedagógusok, az egészségügyben dolgozók, szülők kénytelenek vagyunk ezeket a problémákat egyre inkább tapasztalni. *Szükségét látjuk annak, hogy újjáalakítsuk a gyermekbarát-mozgalmat.* Szellemi örökösünknek tekintjük a század elején alakult gyermekbarát- és gyermekvédő szervezeteket. Célunk a gyermekek nevelése, a demokratikus szocializmus értékei alapján, a gyermekek érdekeinek képviselete.

Fő elveink közé tartozik a humanizmus, a keresztény etika, a demokrácia, a szabadság, a természet szeretete, az esélyegyenlőség, a szolidaritás, a bizalom, a belső és a társadalmi béke, a magyar és más népek megbecsülése.

Törekvéseink a fentiek szellemében segíteni a gyermekeket, hogy alaposan felkészüljenek a becsületes munkáslétre, megtalálják helyüket a jövendő magyar társadalomban.

A mozgalom független, de szoros kapcsolatra törekszik azon személyekkel, szervezetekkel, akik, illetve amelyek céljai elérésében támogatják. Így elsősorban a szocialista — szociáldemokrata —, keresztényszocialista pártokkal, szervezetekkel, s nem utolsósorban a szakszervezetekkel.

Mindezek érdekében kérjük azokat a pedagógusokat, egészségügyi dolgozókat, szakszervezeti tagokat, párttagokat, a magyar közélet személyiségeit, szülőket és nagyszülőket, minden olyan személyt, szervezetet, akik, illetve amelyek felelősséget éreznek gyermekeinkért s aktívan részt kívánnak venni a szervezőmunkában, jelentkezzenek a mozgalomba! Alakuljon minden településen gyermekbarát-csoport! Jelentkezés: Gyermekbarátok, 1701 Budapest, Pf. 244.

(A szervezők)

Műsorváltozás

Az Erkel Színházban előzetesen hirdetett vasutas operabérleti előadás időpontja — külföldi vendégszereplés miatt — változik.

Az előadás október 11-én, vasárnap délelőtt 11 órakor lesz. A műsoron Verdi, Traviata című operája szerepel.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—5536. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM 17. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. OKTÓBER 8.

Mit tegyen a dolgozó rendkívüli felmondás után?

Ha a munkavállaló kéri, a VSz segít

Az ez év közepén hatályba lépett új Munka Törvénykönyve új jogintézményt vezetett be: a rendkívüli felmondást. Ez tulajdonképpen megfelel az előző Munka Törvénykönyve szerinti fegyelmi elbocsátásnak. Mint ismeretes, a gazdasági szférában a fegyelmi jogkör megszűnt. Ehelyett azonban belépett kettő új jogintézmény: a rendkívüli felmondás és a hátrányos jogkövetkezmények alkalmazása. A MÁV-nál mindkét esetben élt szabályozási jogkörével a kollektív szerződés. Szükségesnek tartjuk, hogy a dolgozók mindkét jogintézménnyel kapcsolatos előírásokat megismerjék. E cikk keretében a rendkívüli felmondással, lapunk következő számában pedig a hátrányos jogkövetkezményekre vonatkozó előírásokkal foglalkozunk.

Rendkívüli felmondással a munkáltató, illetve a munkavállaló egyaránt megszüntetheti a munkaviszonyt, ha a másik fel a munkaviszonyból eredő lényeges kötelezettségét szándékosan vagy súlyos gondatlansággal megszegi, vagy egyébként olyan magatartást tanúsít, amely a munkaviszony fenntartását lehetetlenné teszi.

A törvény miniszteri indokolása értelmében a rendkívüli felmondasra csak kivételesen kerülhet sor. A törvénynek fontos eleme a munkaviszonyból származó „lényeges" kötelességek megszegése. Ezalatt munkavállalói oldalon mindenekelőtt a munkavégzési kötelezettséget és a dolgozó munkakörének megfelelő magatartás kötelességét értjük. Adott esetben a munkavállaló részéről lényeges kötelességszegésnek minősülhet különösen, ha nem jelenik meg munkavégzés céljából az előírt helyen és időben, önhibájából nem képes munkavégzésre.

Az Mt. 96. § (2) bek. értelmében kollektív szerződés vagy munkaszerződés meghatározhatja azokat az eseteket, amikor a rendkívüli felmondásnak a munkáltató részéről helye van. Ez azért fontos, mert, ha a konkrét esetek nincsenek meghatározva, az Mt. keretszabálya kiterjeszthető értelmezésének a munkavállalókat hátrányosan érintő gyakorlat alakulhatna ki.

A MÁV kollektív szerződés 74. § 1. pontja értelmében a munkáltató akkor gyakorolhatja a rendkívüli felmondás jogát, ha a munkavállaló:

a) a MÁV vagy munkatársa sérelmére jogerős bírósági ítélettel megállapított bűncselekményt követett el,

b) olyan szándékos bűncselekményt követ el, amelyért a büntetőjogi felelősséget a bíróság megállapította,

c) szándékos, illetőleg kirívóan súlyos gondatlan magatartása munkatársa(i) testi épségét, egészségét sértette vagy jelentős mértékben veszélyeztette, továbbá ha magatartása (cselekménye) munkatársa(i) személyiségi jogát sértette, és ezért a bíróság jogerősen elmarasztalta,

d) munkaidő alatti ittasságát, illetőleg kábító- vagy bódító szerektől való befolyásoltságát arra jogosult személy vagy szerv megállapította, ideértve azt is, ha az ittasság, illetőleg kábító- vagy bódító szerektől való befolyásoltság megállapítására irányuló eljárást jogellenesen megtagadja, vagy meghiúsítja,

e) további munkaviszonyát, vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyát (jogviszonyait) a munkáltató tiltása ellenére sem szünteti meg, feltéve, hogy a jogviszony(ok) fenntartása a MÁV gazdasági érdekeit sérti(k),

f) a munkája során tudomására jutott üzemi (üzleti) titkot, a MÁV tevékenységére vonatkozó alapvető fontosságú adatot, információt illetéktelen személlyel közöl,

g) egy éven belül három munkanapot (vagy az annak megfelelő 24 óra munkaidőt) igazolatlanul távol töltött munkahelyétől, és azok okait megfelelően kimenteni nem tudja,

h) a munkáltatói jogkört gyakorló, vagy a munka irányításával megbízott személy jogszerű utasítását kellő alap nélkül megtagadja, továbbá, ha a munkáját a jogkövetkezményekre való, előzetes írásbeli figyelmeztetés ellenére is utasításellenesen látja el,

i) a munkáltatói jogkör gyakorlása során munkaviszonyra vonatkozó szabályt legalább két esetben szándékosan megsértette, amennyiben az az arra feljogosított szervek részéről jogerősen megállapítást nyert.

Tekintettel arra, hogy a kollektív szerződés taxative felsorolta azokat az eseteket, amelyek fennállása esetén a munkáltató rendkívüli felmondást alkalmazhat, ez azt

(Folytatás a 4. oldalon.)

Szegeden átadták rendeltetésének a központi forgalom-ellenőrző rendszert

A MÁV vezetői a dél-balatoni vasútvonalon, majd a Hatvan—Miskolc—Mezőzombor—Hidasnémeti vonalszakaszon kiépített, korlátozott szolgáltatású, központi forgalomellenőrzési rendszer kedvező tapasztalatai alapján 1988-ban elhatározták, hogy a szegedi igazgatóság területén, gyakorlatilag a Duna—Tisza közén elhelyezkedő fővonalakat magába foglaló komplex szolgáltatású rendszert alakítanak ki.

A szegedi igazgatósági központú irányítási rendszerbe, a forgalmi adatok alapján, a Cegléd—Szeged, a Taksony—Kelebia és a Kiskunhalas—Kiskunfélegyháza közötti vonalszakasz állomásait — harminchat szolgálati helyet — vontak be.

A rendszer méretére jellemző, hogy mintegy 400 váltót, 150 sorompót és egyéb objektumot tartalmaz. A teljes vonalhossz pedig közel 300 kilométer. Az állomásokon nagyobbrészt Dominó 55, illetve KA 69 típusú, viszonylag korszerű biztosítóberendezések üzemelnek. A harminchat szolgálati hely közül csupán három helyen, Kiskunhalason, Szeged rendezőben és a kecskeméti deltában korszerűtlen az állomási berendezés.

A szegedi forgalom-ellenőrző rendszer beruházasa 200 millió forintba került. Ez az összeg, mint azt *Mandola Istvantól*, a vezérigazgatóság távközlési és biztosítóberendezési főosztályának vezetőjétől megtudtuk, tartalmazza a meglévő berendezések csatlakozó pontjainak a kiépítését, a helyiségek kialakítását, valamint a szoftver kifejlesztését.

— Mit tud ez az új berendezés?

— Az állomásokra telepített MMG AM gyártmányú, NUOVO PIGNONE licenc alapján készült mikroprocesszoros berendezés gyűjti, rendezi, tárolja és adott parancsra a központba küldi a biztosítóberendezésekről kapott adatokat, illetve fogadja, értelmezi és végrehajtja az utasításokat. Az adatok távíratok formájában, kábeles adatátviteli úton jutnak el a szegedi központba. Ott a beérkezett adatokat értelmezve, majd feldolgozva, a különféle menetirányítói funkciók megvalósíthatók.

— Milyen forgalmi — technológiai szolgáltatásai vannak a központi forgalom-ellenőrzési rendszernek?

— *Szolgáltatásai sokrétűek.* A legfontosabbak: az állomási biztosítóberendezések állapotjelzései alapján a váltók, a jelzők, a sorompók, a vágány- és térközszakaszok, továbbá az egyéb vasúti objektumok állapotának, áttekinthető formában történő megjelenítése és naplózása a központi panorámatáblán; a helyi biztosítóberendezéseken végzett, a normáltól eltérő kezelések, egyéb forgalmi és biztosítóberendezési zavarok megjelenítése és naplózása a központban; az irányított vonalszakaszon közlekedő vonatok menetrendi, (azonosító) számának megjelenítése és a vonat haladásának követése a panorámatáblán és a színes monitoron; a szakaszirányítók számára különféle kimutatások, statisztikák készítése; az irányított rendszerre vonatkozó műszaki események, hibák regisztrálása, megjelenítése, hibastatisztikák, táblázatok készítése, archiválása.

— A központi forgalom-ellenőrző berendezések szolgáltatásainak feladata az, hogy az adott vonalszakaszról vagy nagyobb körzetről, akár az egész vasutat felölelő területről, gépi úton valós információt szállítsanak a menetirányítók részére — tette hozzá a főosztályvezető.

A szegedi vasútigazgatóság épületében kiépített központi forgalom-ellenőrző berendezést

(Folytatás a 2. oldalon.)

A világkiállításra készülve

Bontják a Budapest-Dunapart teherpályaudvart

Semmit sem vetnek a szemétre, mentik az értéket

A világkiállításra való készülődés jegyében szeptember elején megkezdődtek a Budapest-Dunapart teherpályaudvar bontasi munkálatai. Ezt a nagyszabású feladatot a MÁV szakemberei vállalták, méghozzá a munka méreteihez es bonyolultságához képest rendkívül rövid határidőre. Milyen ütemterv szerint folyik a bontás, és felmerülnek-e esetleg előre nem látott nehézségek is a munkák kapcsán? A többi között ezekkel a kérdésekkel kerestük meg *Borbás István* vasútépítő szakmérnököt, a MÁV Budapesti Igazgatóságának műszaki igazgatóhelyettesét.

— Előljáróban hadd mondjam el, hogy ez a pályaudvar az ezernyolcszázas évek végén kezdte meg működését. Abban az időben épültek az áruraktárak is. Ezek között a legnagyobb a Budapesti és Pest Megyei Gabonaforgalmi es Malomipari Vállalat kétemeletes, mintegy 3500 négyzetméteres nagy lisztraktára, amely a főváros ellátását volt hivatva szolgálni. Ugyancsak említésre méltóak a Volán Tefu Rt. kétszer 2500 négyzetméter alapterületu épületei. A MÁV által kezelt területen több más vállalat is üzemeltetett intézményeket.

Nemrégiben a Világkiállítási Programiroda átvette a teherpályaudvar területét a Magyar Államvasutaktól. A feladott terület eszmei értéke után azonban az expo meghatározott összegű kártérítést kell, hogy fizessen a MÁV részére, hiszen a teherpályaudvar a vasutnak mai napig üzemelő területe volt. Ez a kapacitás nekünk hiányzik, a kieső bevételt pótolni nem tudjuk. A MÁV ennek az összegnek a nagyságrendjét hétmilliárd forintban határozta meg.

Ami a munkálatokat illeti: a *vasutak vezetője ajánlatot tett a programirodának a vágányok és a létesítmények bontásának MÁV-kapacitással történő elvégzésére.* Az iroda elfogadta a 170 millió forintos bontási költségajánlatunkat, így a munkát a MÁV szakemberei szeptember első hetében megkezdhették. A teljes befejezést október végéig tervezzük.

Kétféle munkát kell elvégezni: a vágányhálózat bontását és az épületek, raktárak, valamint a közöttük elhelyezkedő volt MÁV-lakások felszámolását. Az előbbit a MÁV Budapesti Építési Főnökségének

(Folytatás a 4. oldalon.)

Jó ütemben halad a Budapest Dunapart teherpályaudvar bontása. Képünkön a munkások a sinek felszedését készítik elő (Jurkievicz Tibor felvétele)

Miniszteri fórum

Siklós Csaba közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter október 1-jén Szegeden, a MÁV igazgatóság tanácsterében találkozott a tárca irányítása alá tartozó intézmények vezetőivel és munkatársaival. A fórumon részt vett *dr. Farkas László* államtitkár, köztársasági megbízott és *Csárádi János*, a MÁV vezérigazgatója.

A miniszter bevezetőjében az infrastruktúra átalakításának fontosságát hangsúlyozta. Mint mondotta, a jövőben az infrastruktúra fejlesztése prioritást kap. Ennek egyik fontos része a környezetkímélő és energiatakarékos vasútvillamosítás. Ezt követően szólt hazánk útépítési terveiről, a repülőtér fejlesztéséről, a hajózás feltételeinek biztosításáról, Nagymaros helyreállításáról a hírközlés, a posta és vízügy beruházásairól.

A vasútról szólva elmondotta, 1993-ban 4,2 milliárd forint áll rendelkezésre. A főbb fejlesztések között említette a Budapest—Hegyeshalom, a Budapest—Kelebia vonal korszerűsítését és a különböző járműbeszerzéseket.

Fontosnak tartotta a szegedi tiszai szabadkikötő továbbépítését, amit segítene a Tisza nemzetközi vízi útvonallá tétele. A szabadkikötőhöz már megépített iparvágány a vasúti szállításokat is növelné.

(Gellért)

A VSz tanácsa támogatja a reformkör felhívását

A Vasutasok Szakszervezete Területi és Tagozati Tanácsa október 1-jén értékelte a Vasutasok Szakszervezete Reformköre 1992. szeptember 21-én kelt felhívását s azzal kapcsolatban a következők szerint foglalt állást:

1. A tanács a felhívásban megfogalmazott célok és feladatok megvalósítását szükségesnek tartja és támogatja.

Ennek érdekében az országos választmány 1992. október 30-ig tárgyalja meg:

— az alapszabály módosításának előkészítését, melynek során a Vasutasok Szakszervezete működését a MÁV átalakulásával, átszervezésével párhuzamosan létrejövő új szervezetek adottságaihoz lehet igazítani

— *a Vasutasok Szakszervezete soron kívüli munkakongresszusának összehívását 1992. november 20-ig, amely*

a) értékeli a vasutasság helyzetét és az ebből adódó érdekvédelmi feladatokat,

b) elvégzi az alapszabály feltétlenül szükséges módosítását és kijelöli a hosszabb távú módosítások kereteit,

c) meghatározza az üzemi tanácsi választásokat követő szakszervezeti feladatokat,

d) a pénzügyi ellenőrző bizottsága jelenlegi elnökének más munkakörbe kerülése miatt megválasztja a testület új vezetőjét.

2. Az alapszabály feltétlenül szükséges módosításának előkészítésével a tanács az alábbi összetételű bizottságot bízza meg:

Pallos György, Márt Gábor, Karácsony Szilárd, Nógrádi Sándor, dr. Péter Mihály, Szelei Ferenc, dr. Márkus Imre.

Vasutasok Szakszervezete Területi és Tagozati Tanácsa

Kollektív munkaügyi vita a gépészet és építési szakág béréről

E témával kapcsolatban a VSz elnöke levelet küldött a MÁV vezérigazgatójának. Az alábbiakban közöljük az ezzel kapcsolatos levélváltást.

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

A Vasutasok Szakszervezete a Munka Törvénykönyve 194. §-a alapján, a Magyar Államvasutak ipari üzemei és építési szolgalata béralapjának elvonására kiadott munkáltatói intézkedéssel kapcsolatban kollektív munkaügyi vitát kezdeményez.

Az előzőekben meghatározott munkáltatói intézkedés következtében a vasút ipari üzemeiben és építési szakszolgálatánál foglalkoztatott munkavállalók 1992. évi bérfejlesztése aránytalanul elmaradt a többi szakszolgálat bérfejlesztésének mértékétől. Ennek következtében az érintett dolgozók körében jogos elégedetlenség keletkezett.

A Munka Törvénykönyve 195. § (2) bekezdése alapján kérem Vezérigazgató Urat, hogy 1992. év szeptember hó 28-ig szakszervezetünket írásban szíveskedjen tájékoztatni a szóban forgó bérfejlesztés számszaki adatairól, illetve a központilag elvont béralap mértékéről, viszonyítva a többi szakszolgálat bérfejlesztésének adataihoz. *A kollektív munkaügyi vitát egyeztető tárgyalás útján kívánjuk rendezni.*

Szakszervezetünk tárgyaló delegációját *Győri István* alelnök úr vezeti. Tagjai: *Kis Tamás* és *Balogh László* IB-titkárok, valamint *dr. Garabon Sándor* közgazdasági szakértő.

Kérem az egyeztető tárgyalás törvényes határidőn belül történő kitűzését, továbbá a megegyezés megkötésére felhatalmazott munkáltatói tárgyaló delegáció kijelölését.

Bízom abban, hogy Vezérigazgató Úr ismerve és érezve az említett területen dolgozó munkavállalók nehéz helyzetét (akik az átlagosnál is nagyobb mértékben kénytelenek viselni a szervezeti átalakítás terheit) törekedni fog az elfogadható kompromisszumos megoldás megkötésére.

1992. szeptember 24.

Tisztelettel:
Papp Pál
elnök

★

Tisztelt Papp Úr!

A 470/1992. I. számú levelével kapcsolatban, amelyben kollektív munkaügyi vitát kezdeményez — álláspontom a következő:

A kollektív munkaügyi vita tárgyaként bérgazdálkodással összefüggő munkáltatói intézkedést jelöl meg. Az intézkedés hatásaként azt a következtetést vonja le, hogy a vasút ipari üzemeiben és építési főnökségeinél foglalkoztatott dolgozók bérfejlesztése aránytalanul elmarad a más tevékenységi területen kialakult arányoktól. Szükségesnek tartom felidézni az érdekképviseleti szervezetekkel kötött megállapodásokat — Gy. 22—5/1992. I. 15. és Gy. 22—20/1992. II. 26. —, amelyekben az átlagbérnövelés mértékét és a bérfejlesztés módját határoztuk meg vállalati szinten, nem pedig egyes tevékenységi területekre vonatkozóan. A hivatkozott megállapodásokban foglaltak betartását a vasút magára nézve kötelezőnek tartja, s évközi, gazdálkodásra vonatkozó intézkedései is ennek realizálását szolgálják.

Az első félév eredményeinek ismeretében tájékoztattuk a T. szakszervezeteket a vállalt kötelezettség időarányos végrehajtásáról, s az éves várható eredményről. *Ez tényként igazolja, hogy a megállapodásokban foglaltak időarányosan teljesültek.* Az I—VIII. havi eredmények ismeretében most tájékoztatom, hogy az első félévben kialakult tendencia változatlan. Az elmúlt évhez viszonyítva az átlagbérfejlődés 29,55 százalékos. Ismételten meg kívánom erősíteni, hogy a MÁV teljesíti a megállapodásokban foglaltakat.

Mindezek alapján a kollektív munkaügyi vitát nem fogadom el, de a véleményegyeztetéstől nem zárkózom el. A MÁV tárgyaló delegációjának vezetésével *Zsadányi Péter* urat bízom meg. Az egyeztetés helyéül és időpontjául javaslom a MÁV Vezérigazgatóság fszt. 26. számú tárgyalóját, 1992. október hó 6-án, 9 óra kezdettel.

Budapest, 1992. október 1.

Üdvözlettel:
Csárádi János

★

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Hivatkozással a 470/1992. I. számú levélben foglaltakkal kapcsolatban kénytelenek vagyunk álláspontunkat kifejteni. Az utolsó bekezdésben, mint sajátos módot a Munka Törvénykönyve nem ismeri. Az Mt. 194. § (1) bek. értelmében a munkáltató és a szakszervezet között felmerült érdekvitában egyeztető tárgyalásnak van helye. Ugyanezen szakasz (2) bekezdése értelmében írásbeli álláspontunk átadásával az egyeztető eljárás folyamata beindult.

Sajnálattal kellett megállapítanom, hogy a munkáltató írásbeli kérésünk ellenére nem tett eleget az Mt. 22. § (1) bekezdésében előírt adatszolgáltatási kötelezettségének. A javasolt időpontot az Mt. 194. §-a szerinti egyeztető tárgyalás céljából tudjuk elfogadni, amennyiben a munkáltató előzetesen teljesíti tájékoztatásadási kötelezettségét.

Budapest, 1992. október 2.

Üdvözlettel:
Papp Pál
elnök

★

Az Mt. 194. paragrafusában szabályozott kollektív munkaügyi vitát azért kellett kezdeményeznünk, mert a MÁV Vezérigazgatóság Építési és Pályafenntartási Főosztálya, ill. Gépészeti és Járműfenntartási Főosztálya a szakág szervezetére vonatkozóan szeptember közepén olyan bértömeget határozott meg, amely az év hátralévő időszakára lehetetlen helyzet elé állítja a gazdálkodókat és az érdek-képviseleti szervezeteket.

A rendelkezésre álló adatokból az tűnik ki, hogy a kiadott bérkeretek nem tartalmazzák még azokat az összegeket sem, amelyekre a bérgazdálkodási utasítás alapján joggal számíthattak (pl. a változó bérrész 1991. évi szintje). További nehézségeket okoz, hogy az Mt. több olyan szabályt ír elő, amelynek bérvonzata van (pl. az átlagkereset-számítás új módja) és erre nincs bérfedezet.

A szeptember közepén közzétett bértömeg — mivel az év végéig már rövid az idő — már nem teszi lehetővé olyan intézkedések megtételét, amely a „kigazdálkodásra" módot adna, illetve csak drasztikus intézkedések útján lehet megoldani a feladatot (újabb elbocsátások, részmunkaidő, kényszerszabadság).

A kezdeményezett kollektív munkaügyi vitán tisztázni kellene a béradatok helvességét és azt, hogy hogyan kerülhető el a munkavállókra háruló aránytalan teherviselés.

Privatizáció, vétóval

A Vasutasok Szakszervezete Területi és Tagozati Tanácsa 1992 májusi ülésén foglalkozott először a MAV Vezérigazgatóság által összeállított anyagával, amely hivatott volt tájékoztatni szakszervezetünket a MÁV tervezett racionalizálási intézkedéseiről, valamint a vasútüzemhez szorosan nem kapcsolódó tevékenységek szervezeti továbbfejlesztésének, illetőleg gazdasági társaságokká alakításának terveiről és feltételeiről.

A VSz testületi ülésén olyan állásfoglalas alakult ki, miszerint a MÁV-nál tervezett átalakítást a megküldött összeállítás alapján nem lehet értékelni.

Kiegészítő gazdasági számítások, garanciák szükségesek ahhoz, hogy felelősséggel tudjon a VSz tanácsa állást foglalni.

A vezérigazgatóság főosztályai nagy lendülettel fogtak hozzá a vezetés elképzeléseinek megvalósításához, a szükséges szervezeti átalakítások terveinek elkészítéséhez. Az építési és pályafenntartási főosztály is hozzáfogott a szakági átalakulás megszervezéséhez és az *Irányelvek és intézkedési terv* cím alatt 1992 júliusában nyilvánosságra hozta a pályalétesítményi szervezet építőipari részének kialakításáról, az építési főnökségek racionalizálásáról és társasággá alakításáról szóló tervezetét.

A VSz szakági intézőbizottsága több fordulóban tárgyalta a tervezetet és kérte a szakági vezetés szóbeli magyarázatát a leírtakról. Végül is az intézőbizottság, hasonlóan a VSZ tanácsának állásfoglalásához, kiegészítő anyagot kért.

A gépészeti és járműfenntartási főosztály is megkezdte az átalakítás végrehajtását. Véleményezésre megküldte szakszervezetünknek a *Javaslat az Istvántelki Főműhely és a Dunakeszi Járműjavító Üzem összevonása tárgyában* című előterjesztést.

A VSz MÁV Járműjavító Üzemek intézőbizottsága állást foglalt, miszerint a javaslat nem tartalmazza mindazokat az adatokat, amelyek az e tárgyban fennálló véleményezési jogot érdemben gyakorolhatóvá tették volna. Az előterjesztett javaslat vélemény kialakítására nem alkalmas.

Végül is a Vasutasok Szakszervezetének Tanácsa értékelte az eddigi átalakításokról, valamint az év végéig tervezett szervezeti módosításokról szerzett tapasztalatait és október 1-jei ülésén, élve a Munka Törvénykönyve adta jogaival, az alábbiakban közölt kifogással élt.

Bízva abban, hogy a MÁV vezetése, megismerve a munkavállalók véleményét a tervezett átalakításokról, kiegészíti a megküldött anyagait. Olyan előterjesztéseket várunk, amelyek tisztázzák az

— igazgatóságok átszervezését,
— az üzletigazgatósági határokat,
— a vasút szervezetének kialakítását,
— a gazdasági társaságokká történő átalakítások szükséges feltételeit, valamint a fentieket igazoló gazdasági számításokat.

★

A Vasutasok Szakszervezete Területi és Tagozati Tanácsa a MÁV különböző szakszolgálati ágainak, igazgatóságainak átalakításával, átszervezésével (racionalizálásával) kapcsolatban kiadott munkáltatói intézkedés ellen a Munka Törvénykönyve 23. paragrafusa alapján kifogást nyújtott be a MÁV vezérigazgatójához.

A hivatkozott munkáltatói intézkedés törvénysértő, ugyanis a munkáltató nem biztosította szakszervezetünk számára a Munka Törvénykönyve 65. paragrafusában rögzített véleményezési jogkörének gyakorlását.

A kifogás kapcsán a VSz tanácsa ragaszkodik a Munka Törvénykönyve 23. paragrafusának (5) bekezdésében foglalt előírások maradéktalan betartásához.

Budapest, 1992. október 1.

Vasutasok Szakszervezete Területi és Tagozati Tanácsa

Csak „megérzésre" alapozták a szociális következményeket

Az MSZOSZ ügyvivő testülete nem támogatja a költségvetéshez kapcsolódó törvénytervezeteket

Az MSZOSZ ügyvivő testülete a tagszervezeti vezetőkkel kiegészülve megtárgyalta az 1993. évi költségvetést és az ahhoz kapcsolódó törvénytervezeteket, mindenekelőtt a bérből és fizetésből, nyugdíjból élők helyzetének alakulását befolyásoló tényezőket. A testület úgy foglalt állást, hogy a költségvetési törvénytervezet vitájának első szakaszában — amikor még van mód változtatásokra — indokolt széles körben megismertetni az MSZOSZ álláspontját.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége az 1993. évre vonatkozó törvényjavaslatokat megismerve úgy ítéli meg, hogy nem változott az a kormányzati szándék, hogy a gazdasági átalakulással szükségszerűen együttjáró terheket továbbra is egyoldalúan a munkavállalókra hárítsa. *Szinte megállíthatatlanul nő a munkanélküliség, elértéktelenednek a jövedelmek, tovább zsugorodnak a szociális ellátások* és nem látszanak azok az intézkedések, amelyek révén remény van a feszültség tompítására. A foglalkoztatási problémák napjainkban már nemcsak a legsúlyosabb társadalmi, szociális válságot jelentik, hanem megoldatlanságuk tartósan felborítja a költségvetés, a társadalombiztosítás egyensúlyát, tovább csökkenti a munkajövedelmek arányát, mindemellett veszélyezteti a gazdaságpolitikai célok megvalósítását is.

A felsoroltak miatt az MSZOSZ ügyvivő testülete jelenlegi formájukban a megismert törvénytervezeteket egészében nem támogatja, a teherviselési arányokon, a konkrét intézkedések bevezetési módján lényeges változtatásokat tart szükségesnek. Akárcsak a tavalyi döntések idején, most is hangsúlyozza, hogy a terv fő összefüggésében helyenként megalapozatlanságot, indokolatlan optimizmust tapasztal és megfelelő hatásvizsgálatok hiányában a szociális következmények is csak „megérzésekre" alapozottak, így nem fogadhatók el.

Mindezek alapján az MSZOSZ olyan jövő évi gazdaságpolitikát tud támogatni, ami foglalkoztatásbarát, képes együttes hangsúllyal kezelni a gazdasági racionalitás és a szociális védelem követelményeit és a valóságban is tisztes közteherviselést valósít meg. A munkavállalók és nyugdíjasok érdekében ajánlja a döntéshozók figyelmébe, hogy a jövő évi terv kiemelt gazdaságpolitikai prioritásként kezelje a munkanélküliség megfékezését, és már most szülessenek intézkedések a tartósan munkanélküliek szociális biztonságának megteremtésére. *A fő hangsúly a foglalkoztatáspolitika aktív eszközeire helyeződjön.* A kormányzat segítse elő a munkahelyteremtést és a munkahelyvédelmet új piacok felkutatásával, aktívabb gazdaságdiplomáciával, a térségen belüli együttműködés javításával, az infrastruktúra területén közvetlen állami feladatvállalással. Ennek érdekében mérlegelni kell a devizatartalékok egy részének ilyen irányú felhasználását, és érvényt kell szerezni annak a megállapodásnak, hogy a privatizációs bevétel 15 százalékát munkahelyteremtésre kell fordítani.

A munkaerőpiac kínálatát ésszerűen korlátozni kell. *Szakmailag, társadalompolitikailag hibásnak tartjuk a nyugdíjkorhatár emelésére irányuló közeljövőben tervezett lépéseket.*

Javasoljuk a képzési idő céliránvos meghosszabbítását, nem ugyan egy új szakma vagy idegen nyelv elsajátításával az érintettek veszélyeztetettsége csökkenhet, illetve késleltetve jelennek meg a munkaerőpiacon.

Kezdeményezzük a részmunkaidős foglalkoztatás, mint új alternatív megoldás bevezetését oly módon, hogy a nőknek legyen választási lehetőségük, ne érje őket számottevő anyagi és semmilyen munkajogi hátrány. *Újragondolandó a heti törvényes munkaidő csökkentése.* Az ágazati szakszervezetek, üzemi szakszervezetek lépjenek fel a túlórák számának növekedése ellen, igyekezzenek azokat minimálisra leszorítani.

A munka nélkül maradók szociális biztonsága érdekében a jelenlegi eszközök nem elégségesek. A tartósan munkanélküliek számának rohamos növekedése, várhatóan magas szinten történő stabilizálódása új megközelítést igényel az érdekegyeztetési szereplőktől, mindenekelőtt a kormányzattól.

A szociális ellátás mai szintjén elfogadhatatlan, hogy a kormány a megoldást kizárólag az ellátások színvonalának megnyirbálásában látja. Indokolt, hogy a foglalkoztatási törvény stabilitását növeljük, ezért szükségszerűen ki kell egészíteni azt az aktív eszközökkel. A mindenkori gazdaságpolitikai összefüggések mérlegelésével, a konkrét eszközrendszer paramétereit évenként külön mellékletben lenne célszerű szabályozni az érdekegyeztetés keretében. Mindez azt jelenti, hogy átfogóan újra kell tárgyalni a foglalkoztatási törvényt.

A bérek, egyéb jövedelmek reálérték megőrzése alapvető követelmény, a jövedelemtulajdonosok pozíciójában lényeges változás nem történt, a bérből és fizetésből, nyugdíjból élők rovására a terhek nem növekedhetnek.

Ma már közgazdaságilag is veszélyesen alacsony munkajövedelmek aránya tovább nem csökkenthető, a nettó reálbérpozíció szintentartása minimálisan elérendő követelmény. A központi bérszabályozás minden formáját meg kell szüntetni, helyére a munkaadók és munkavállalók szabad megállapodása lépjen, a költségvetési szféra bérnövekedése kövesse a termelő szféra bérnövekedési mértékeit. A minimális bérek továbbra is országosan szabályozott, kötelező minimális követelményt jelentsenek és közelítsék meg a megélhetési költségeket. Az infláció réteghatásainak mérése érdekében meg kell teremteni a megélhetési költségindex számításának feltételeit. *A béreket, jövedelmeket terhelő adók együttesen nem jelenthetnek nagyobb terheket a korábbiaknál.*

Az szja-rendszernél indokolt az inflációval lépést tartó valorizáció legalább az alacsonyabb jövedelemkategóriáknál, az adómentes határ emelése, az igen szűk kedvezmények megőrzése. A kétkulcsos áfa tervezett módját az MSZOSZ elutasítja. Elfogadja azonban több nyugati ország alkalmazott gyakorlatának megfelelően az áfa-kulcsok differenciált növelését, amely megtartja az alapvető termékek és szolgáltatások „0" kulcsos vagy nagyon alacsony adókulcsát, miközben a legelső áfa-kulcs a jelenleginél magasabb is lehet. Bármilyen változás kizárólag kompenzációval fogadható el.

A lakásépítés és lakásfelújítás esetén alkalmazott áfa szociális helyzettől, a lakásnagyságtól függő, differenciált visszaigénylését garanciával működő rendszer esetén elfogadhatónak tartjuk, pontos hatásvizsgálatok mellett.

A társadalombiztosítás területén tervezett intézkedések nagyobb része súlyosan korlátozza a jövő év elején megalakítandó önkormányzatok cselekvési és döntési szabadságát, sőt kész helyzetet teremt. *Az ilyen döntéseket az MSZOSZ nem támogatja.* Az önkormányzatok megalakulásáig nem történhetnek reform értékű, visszafordíthatatlan döntések. Ragaszkodunk ahhoz, hogy a nyugdíjak továbbra is a nettó bérekkel azonos mértékben növekedjenek, visszautasítunk minden „statisztikai számítási trükköt". *Nem fogadjuk el a táppénz mértékének csökkentését a gyes, gyed értékvesztését.* Ugyanakkor indokoltnak tartjuk a tb és a költségvetési finanszírozás közötti további profiltisztítást, a tb megfelelő vagyonnal történő ellátását, a tb állami garanciájának csorbítatlan érvényesülését.

A költségvetési egyensúly megteremtését az MSZOSZ a gazdasági fellendüléssel, az államháztartás átfogó reformjával, a nagy elosztó rendszerek átalakításával együtt tartja lehetségesnek. Mindaddig, amíg ezek nem valósulnak meg, addig a kiadások korlátlanul és differenciálatlanul nem csökkenthetők, a működőképesség a funkció fontossága arányában fenntartani. Különösen fontos, hogy az oktatás, az egészségügyi alapellátás működőképessége ne sérüljön. *A tisztes közteherviselés indokolja, hogy olcsóbb legyen az állam, csökkenjenek az adminisztratív kiadások. A szociális ellátásokat egységes törvény szabályozza.*

A szociális szempontokat érvényesítő támogatási elv előtérbe helyezését az MSZOSZ elfogadja, de csak abban az esetben, ha a normativitás követelménye megmarad és nem bonyolult, kérvényezési procedúra előzi meg a szociális segélyezést.

Átadták a központi forgalom-ellenőrző rendszert

(Folytatás az 1. oldalról.)

október 2-án, *Siklos Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter ünnepélyes külsőségek között adta át rendeltetésének.

A MÁV Igazgatóság épületében rendezett ünnepségen *Tóth Imre* vasútigazgató köszöntötte a résztvevőket, köztük az elnökségben helyet foglaló *Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi minisztert és *Csárádi Jánost,* a MÁV vezérigazgatóját. A Vasutasok Szakszervezete képviseletében *Papp Pál* elnök és *Mári Gábor,* a szegedi IB titkára vett részt az ünnepségen.

Az igazgató a vendégek köszöntése után előbb a KÖFE beruházási programját ismertette, majd méltatta a rendszer jelentőségét a vasútüzem munkájában. Utána *Mandola István* főosztályvezető tartott szakmai ismertetőt. Ezt követően pedig Csárádi János *vezérigazgatói dicséretet, elismerő oklevelet, emléklapot és jutalmakat adott át.*

A berendezést Siklós Csaba miniszter avatta fel. Beszédében rámutatott: *olyan korszerű berendezést adunk most át, amely a technikailag fejlettebb nyugati vasútaknál is megállná a helyét.* A fejlesztési lehetőségeket említve a miniszter szólt arról is, hogy ha az Országgyűlés jóváhagyja az előterjesztést, a költségvetés jövőre 4,2 milliárd forintot biztosít a vasutak fejlesztésére.

R. V. F.

Növekedhetnek a feszültségek?

Szakszervezeti dilemmák

Milyen az a gazdasági, szociális környezet, amelyben érdekvédelmet kell folytatni? Hogyan tovább a hat szakszervezeti szövetség megállapodása után? Ezeket az alapvető kérdéseket próbáltuk végiggondolni Sándor László segítségével azon a konzultáción, amelyet a Szakszervezeti Lapok Szakosztályának tagjaiként, a Magyar Újságírók Országos Szövetségének székházában folytattunk.

A magyar gazdaság veszélyesen romló helyzetben van — állapította meg az MSZOSZ alelnöke. Az átpolitizált gazdaság rossz pályán mozog. Tagadhatatlan, a sikerpropaganda képes eredményeket is felmutatni, ám ezekért súlyos árat kell fizetni. A kitűzött jó célokat a kormány képtelen programmá tenni és megvalósítani. Ehelyett szinte kaotikus viszonyokat teremt a gazdaságban és háttérbe szorítja a szociális szempontokat.

Nem változott az a kormányzati szándék, hogy a gazdasági átalakulással együttjáró terheket egyoldalúan a munkavállalókra hárítsa. Csaknem megállíthatatlanul nő a munkanélküliség, elértéktelenednek a jövedelmek, tovább zsugorodnak a szociális ellátások. Ezzel szemben nem látszanak azok az intézkedések, amelyek révén remény lenne a feszültségek enyhítésére.

A foglalkoztatási problémák már nemcsak a legsúlyosabb társadalmi, szociális válságot jelentik, de megoldatlanságuk felborítja a költségvetés, a társadalombiztosítás egyensúlyát, tovább csökkenti a munkajövedelmek arányát, veszélyezteti a gazdaságpolitikai célok teljesítését.

Törvényszerű-e ekkora munkanélküliség? Szükségszerű-e, hogy elvesztettük a piacokat? Miért nincs védővámrendszer, ipar- és mezőgazdaság-védelem? Miért e nagyvüzemellenesség, amelynek negatív következményeit mi fizetjük meg? Miért e munkavállaló-ellenes politika, miközben egy réteg gyorsan és látványosan gazdálkodik? Meddig lehet növelni a társadalmi feszültségeket? — kérdezte *Sándor László.*

És válaszolt is rá. Ezek a kurzus politikájából fakadnak. *Mi sohasem mondtuk, hogy az átalakulást meg lehet úszni a munkanélküliség elkerülésével, az életszínvonal átmeneti csökkenése nélkül.* De hogy a terhek ekkorák legyenek? Sohasem hangoztattuk, hogy nem kell bezárni veszteséges, életképtelen üzemeket. De azt mondtuk és most is állítjuk, hogy a jelenlegi problémák nemcsak a múltból hozott örökség. Joggal kifogásoljuk, hogy a kormányzat sorozatosan figyelmen kívül hagyja a szakszervezetek javaslatait.

Az MSZOSZ olyan jövő évi gazdaságpolitikát tud(na) támogatni — hangsúlyozta az előadó —, amely foglalkoztatásbarát, képes együttes hangsúllyal kezelni a gazdasági racionalitás és a szociális védelem követelményeit, s a valóságban is tisztes közteherviselést valósít meg.

A realitás azonban az, hogy az alapproblémákra nincs megfelelő válasz. Az előjelek nem túl biztatóak. Minden optimista előrejelzés szerint komor közeljövő elé nézünk. S a figyelem elterelésére itt van a Csurka-dolgozat, a médiaügy és a szakszervezetek problémái. Ez utóbbi jó ürügy ahhoz, hogy a vagyonmegosztással és a legitimációs vitával lekössék a szakszervezetek erejét, s eltavolítsák az embereket a mozgalomtól. Ez eddig meglehetősen eredményes manipulációnak bizonyult.

A fenti tényezők játszottak közre abban, hogy a hat nagy országos konföderáció a végveszelyben megegyezésre jusson. A kormány ugyanakkor befolyásolni akarja a szakszervezeti választásokról és a vagyonról szóló, az Országgyűlés elé terjesztett törvénytervezetet. *Tovább lebegteti a szakszervezeteket. A miniszterelnök nem válaszol a hat szakszervezeti szövetség levelére.*

A kormány taktikája világos: a látszat szerint rábízza a döntést a VIKSZ nyolc tagjára, mondván, egyezzenek meg egymás között. Erre az egyezségre viszont a Szolidaritás miatt aligha van remény. Mivel a kormány húzza, halasztja a hat szakszervezeti szövetség megállapodására adandó választ, elmarad a hatpárti-hatszakszervezeti találkozó is.

Ilyen módon elnyúlik a lebegő állapot is. A kormány azonban veszélyes vizeken evez, mert miközben a szakszervezetek gyengítésére, ellehetetlenítésére törekszik, akközben nem veszi észre, hogy olyan politikai akció elindítója lehet, amely súlyos következményekkel járhat. Elszakadhat a madzag, ha a szociális feszültségekből eredő tömeges elégedetlenség találkozik a szakszervezetellenességgel.

Milyen legyen a legcélszerűbb szakszervezeti magatartás ilyen szituációban? Ennek megválaszolása volt a közös töprengés legizgalmasabb pontja. Valamit tenni kell — ezt mindenki érzi. De mit? Mi legyen a következő lépés? A nyomásgyakorlás melyik formája és eszköze látszik reálisnak és eredményesnek? Kiírjuk az aláírásgyűjtést a kormány alkalmatlanságáról? Kezdeményezzünk tízperces leállást figyelmeztetőül. Esetleg sztrájk?

Van-e erő mindehhez? Hajlandók-e az emberek a meghatározó erejű demonstrációhoz? Vagy várjunk és bízzuk a dolgokat a közhangulat alakulására, és csak akkor lépjünk, ha megérett a helyzet és fokozódik az alulról érkező nyomás? Ezek napjaink dilemmái.

Figyeljünk hát, miközben végezzük a hétköznapi érdekvédelmi munkát, és lépjünk, cselekedjünk akkor és úgy, ahogy a helyzet megkívánja.

(kárpáti)

Szocdem-vitaest

A centrumtól balra

Már csak másfél évet kell aludnunk?

A Csakazértis című lap második évfolyamába lépett szociáldemokrata vitaestjének első összejövetelére került sor a közelmúltban a Kossuth Klubban *már csak másfél évet kell aludnunk?* címmel. A vitavezető *Hegyi Gyula* három kérdést tett fel a meghívott vendégeknek. Hogyan készülnek 1994-re? Miként látják a jelenlegi helyzetet? Hogyan képzelik el az együttműködést a baloldalon?

Akik válaszoltak: *ifj. Borbély Endre,* a Magyarországi Szociáldemokrata Párt elnöke, *Szekeres Imre,* a Magyar Szocialista Párt alelnöke, *Szőke Károly,* a Szociáldemokrata Néppárt ügyvivője, *Sándor László,* a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének alelnöke és *Kiss Péter,* a Baloldali Ifjúsági Társulás elnöke.

— Arra törekszünk — kezdte *ifj. Borbély Endre* —, hogy ne ismétlődjék meg 1990. Két évvel ezelőtt nagy volt a bizonytalanság. Nem egymásban kell keresnünk az ellenfelet. Azt kell megtalálnunk, amiben együtt tudunk gondolkodni és cselekedni. Ebben a szellemben intenzíven készülünk, és keressük a kapcsolatot a parlamenti pártokkal is.

— Az MSZDP — folytatta az elnök — felvállalta a történelmi szociáldemokrácia jogfolytonosságát. Az általunk megcélzott réteg: *a munkavállalók.* A haladás irányába kívánunk politizálni. A következetes rendszerváltás híveivé vagyunk. Tevékenységünk középpontjában a szociális piacgazdaság kialakításának a segítése, az emberi jogok biztosítása és a szociális biztonság áll.

A Szocialista Internacionálé — mint ismeretes — felújította az MSZDP tagságát. Megfigyelői státust kaptunk. Megtiszteltetés ez számunkra, amely további munkára ösztönöz bennünket. Jelzése ez annak, hogy Magyarországon élnek és működnek olyan baloldali pártok, amelyeknek eselyei is vannak.

Kiss Péter — a baloldali és a civil szervezetek kapcsolatáról szólt, hangsúlyozva a baloldal felelősségét. Mint mondta, változást kell elérni a civil társadalom és a hatalom viszonyában. A civil szervezeteket úgy kell alakítani, hogy résztvehessenek a dolgokban. Ebbe az irányba kereshető Európa.

A Baloldali Ifjúsági Társulás (BIT) tevékenységéről elmondta, hogy növekszik szervezetük vonzása a fiatalok körében. Úgy fogalmazott, hogy a gazdasági, szociális problémák „felénk lökik" a fiatalokat.

A BIT törekvése, hogy segítse a baloldali alternatíva megteremtését. Szerencsére ebben „támogatást nyújt" a hatalom arroganciája is. Az ifjúsági szervezet szerepet vállal az 1994-es választásokban úgy, hogy támogatja a baloldali pártokat.

Most a következő kérdések állnak érdeklődésük középpontjában, amelyek egyúttal az együttműködés lehetőségeit is kínálják: *az ifjúság foglalkoztatasának gondjai, a lakáshoz jutás, az oktatás, a családi élettel összefüggő tennivalók, és a privatizáció ügyei.*

Hányat kell még aludni a parlamenti választásokig? — idézte a vitaest címét *Sándor László.* De a kérdést úgy is fel lehet tenni — jegyezte meg az MSZOSZ alelnöke —, hogy hány álmatlan éjszakank volt 1990 óta? Igaz, néha a hatalom is „segít" a baloldalnak, a szakszervezeteknek, amit be kell látnunk: *parlamenti képviselet nélkül nincs igazi munkavállalói érdekvédelem.* A parlamenten kívül meg nem működnek a szükséges mechanizmusok.

Jóllehet a szakszervezeteknek pragmatikusoknak kell lenniük, koncentrálva a napi élet problémáira, ugyanakkor jó alternatívákra is szükség van. Egy jövőképre például, a hozzá vezető úttal együtt. Szakszervezeti nézőpontból. Ilyen lehet, a gazdasági és humánszempontok összegyeztetése. S erre világos program felvázolása szükséges, megfelelő emberekkel.

Az MSZOSZ-nek el kell tudni viselnie mindenféle politikai gondolkodású embert. Mint szervezet azonban a centrumtól balra helyezkedik el, a szélsőségek nélkül. A baloldali értékek vállalása természetes, hiszen a világon igen kevés jobboldali beállítottságú szakszervezetet ismerünk. Az MSZOSZ minden olyan párttal együttműködésre törekszik, amelyek felvállalják a munkavállalók érdekeinek képviseletét.

— A baloldali összefogás ott kezdődik — jelezte *Szőke Károly* —, ahol s ahogyan ezt kialakították a Csepelen működő baloldali pártok, szervezetek legutóbb, a munkanélküliség ügyében. A Szociáldemokrata Néppárt ügyvivője — mint gyakorló szakszervezeti vezető is — megerősítette: *a baloldal legerősebb bázisa a szakszervezet.* Hangsúlyozta: a munkavállalók gazdasági érdekeit több pártnak kell megjelenítenie az Országgyűlésben. A mi pártunk — mondta — az összefogást szorgalmazza. Ennek közös pontjai lehetnek a munkanélküliség teendői és az időközi választások.

Mi nyitottak vagyunk minden szakszervezet iránt, nemcsak az MSZOSZ-szal igyekszünk termékeny kapcsolatokra. Ezért is kívánunk létrehozni szociáldemokrata platformokat a szakszervezeteken belül. Ezzel együtt fontosnak tartjuk a párbeszedet, az együttes fellépést a demokráciát veszélyeztető erőkkel szemben.

— *Nincs kizárva az idő előtti választás, és az is előfordulhat, hogy valamelyest kitolódik az időpont* — fogalmazott *Szekeres Imre,* az MSZP ügyvezető alelnöke. A szocialisták azonban 1994-re készülnek — erősítette meg — és nem egy most induló kampannyal. Két-három hónapos kampány elegendő lesz a választások előtt. Addig az ország fő kérdéseire, a gazdasági, szociális, kulturális feladatokra kell koncentrálni — ez a legjobb választási kampány. Most például a szélsőjobboldali veszély elhárítása a legfontosabb és legsürgetőbb teendő.

— Remélem — mondta az alelnök —, az MSZP ismét parlamenti párt lesz. Nem hiszem azonban, hogy ez más baloldali pártnak sikerülni fog. Az MSZP-nek nincs szándékában senkivel sem választási szövetséget kötni, ugyanakkor szorgalmazzuk a baloldali mozgalmak együttműködését.

Szekeres Imre szólt a Szocialista Internacionálé legutóbbi döntéséről is. A megfigyelői status kitágította az MSZP lehetőségeit, s ezt jól lehet kamatoztatni a kétoldalú nemzetközi kapcsolatok fejlesztésében.

Ezután kérdések, felszólalások következtek a hallgatóság soraiból a munkanélküliségtől, a nyugdíjkorhatár felemelésének problémáján át a baloldali összefogás lehetőségéig, amelyekre a meghívott előadók reflektáltak.

Kárpáti Sándor

Figyelmetlenség, ittasság miatt

Tragikus balesetek a munkahelyen

Ebben az évben öt halálos foglalkozási baleset és négy csonkulással járó súlyos sérülés történt a MÁV-nál. Korábban lapunkban már két halálos balesetről és egy csonkulásos esetről részletesen beszámoltunk olvasóinknak. Most újabb négy súlyos baleset körülményeit ismertetjük.

Két munkacsapat egyik határállomásunkon peront épített K. előmunkás irányításával. Egyéb munkák végzése céljából a munkáscsapat egy része K. irányításával átment egy közeli állomásra, hogy a másnapi munkához előkészüljenek. A tervezett munkát tizennégy óra harminc perckor végeztek el. Ezután az előmunkás a dolgozókat elengedte. A munkaidő tizenötóra negyven percig tartott volna.

Rázuhant a sín

Az állomásról hazafelé tartva K. néhány társával bement a felvételi épülettel szemben lévő kocsmába, ahol együtt italoztak. *Fejenként három üveg sört és három féldeci vegyes palinkát fogyasztottak.* A főpályamesteri szakasz bérelt közúti tehergépkocsival különböző anyagokat küldött az elvégzendő munkákhoz, többek között lemezzel felszerelt sínszálakat. A gépkocsi a munkahelyre 17 órakor érkezett. K. előmunkás ezt látva az italboltból szólt társainak, hogy menjenek lepakolni az anyagot. *A gépkocsivezető kozolte, hogy a talpfákat nem kell lerakni.* Ennek ellenére K. átvette az irányítást és társaival megkezdte a rakodást. Közben az egyik sínszálra rögzített lemez megakadt a rakfelület deszkájába. Ezt látva K. a sínt megrántotta. Ennek hatására az megindult lefelé a kocsiról. A sín elől K. már nem tudott elugrani. *Hanyatt esett és a rázuhanó 200 kg-os sín egyik lemeze agyonütötte.* A helyszínen meghalt. A vizsgáló bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a rakodás során a vonatkozó biztonsági előírásokat rendre megsértették. Ezt a magatartást különben a nagy gyakorlattal rendelkező és elismerten jó munkairányító előmunkásnál a súlyos alkoholos befolyásoltság váltotta ki.

Szintén egyik határállomásunkon történt a következő halálos üzemi baleset is.

G. G. váltókezelő felettesétől utasítást kapott, hogy a tartalékkal menjen az egyes számú szolgálati helyre — ahol ebben az időpontban senki nem tartózkodott — és onnan vigyen el egy zárjelzőtárcsát az I. számú vágányon várakozó mozdony vezetőjének. Ezután az V. vágányról a III. számú vágányra átálló tartalékmozdonyt csatlakoztatni kellett a gurításra előkészített kocsisorra.

Leesett a mozdonyról

Az utasításoknak megfelelően G. G. felszállt a mozdonyra és elindultak az I. számú szolgálati hely irányába. Az I. számú szolgálati helyhez közeledve a váltókörzetben a mozdonyvezető fokozatosan csökkentette a gép sebességét. G. G. a menetirány szerinti jobb oldali ajtót kinyitotta és kilépett a mozdony feljáró lépcsőjére. A mozdonyvezető a vezetőállás baloldali kezelőhelyén tartózkodott, és látta, hogy nevezett bal kézzel a hágcsó fogantyújába kapaszkodott, jobb kézzel az ajtót becsukta. *Ettől a pillanattól kezdve a balesetnek nem volt szemtanúja.* A mozdony vezetője kihúzott a 467. váltó szigetelésén túlra, majd engedéllyel visszatolt a III. számú vágányon. A hátrafelé toló mozdony vezetője észlelte, hogy a 465. számú váltónál egy ember fekszik a jobb oldali sínszálon. A mozdonyvezető G. G.-t leemelte a sínszálról, aki már halott volt.

G. G. a 15 km/óra sebességgel lassító mozdony feljáró hágcsóján helyezkedett el, hogy leszálljon. A jobb sínszálra eshetett úgy, hogy a feljáró lépcsőjén a lába lecsúszott és egyensúlyát veszítve megbotlott a talajon. *Az ajtó becsukásakor testével olyan távolságra került a mozdonytól, hogy a térhangosító oszlop lesodorta.*

Ölt az áram

A baleset okaiként a vizsgáló bizottság a fenti űrszelvény hiányosságának az F. 2. utasítás mellett 337. § g. pontjának megsértését — amely tolatás közben tiltja a lépésnél nagyobb sebességgel mozgó járműre történő felugrást, illetve leugrást — is számításba vette.

A közelmúltban két áramütéses üzemi baleset történt a hálózaton, amiből az egyik halállal a másik életveszélyes sérüléssel végződött.

Székesfehérvár és Szabadbattyán állomások között az érdi MÁV Villamos Vonalfőnökség székesfehérvári kirendeltségének hattagú munkacsapata a jobb vágány felső vezetékén karbantartási munkákat végzett. A felsővezetéket 9.15-kor kikapcsolta az érdi villamos alállomás és 12-ig adott engedélyt a munkavégzéshez. *A csoport feladata a sulyutánfeszítések karbantartása volt.* A 3. súlyutánfeszítőnél a DM. szerelőkocsiról a munkahely ideglenes védőföldelésének elhelyezése céljából leszálltak. Eközben J. P. a csoport egyik tagjával — még a földelőrúd elhelyezése előtt —, felment a DM. szerelőkocsi kosarába a munka előkészítése céljából. A szerelőkosárban J. egyik kezével fogta a kosár korlátját, másik kezével a kikapcsolt — de nem leföldelt — villamos távhatás következtében feltöltődött munkavezetéket megfogta, amelynek következtében villamos áramütést szenvedett, és a helyszínen meghalt.

T. J. másodmagával önrovancsolást végzett a munkahelyén a MÁV egyik szertárfőnökségén. Munkájuk része volt, hogy a III. számú vágányon álló két tartálykocsiban mérjék meg az abban tárolt kenőolaj mennyiségét. T. J. az irányítást végző munkatársával kiment a helyszínre, de előtte magához vette a 3,5 m hosszú alumíniumból készült mérőrudat. A két tartálykocsi olyan vágányszakaszon állott, amely fölött feszültség alatt álló felső vezeték volt. Ezt figyelmen kívül hagyva T. J. elindult a tartálykocsi oldalán levő a dómnyíláshoz vezető feljáró hágcsón. Körülbelül 3-4. lépcsőfokon haladt amikor a bal kezében tartott mérőrúd a feszültség alatt álló felső vezetékhez ért, és ő életveszélyes égési sérülést szenvedve a kocsi mellé zuhant.

E súlyos esetek mögött mindenütt fellelhetők az emberi mulasztások. A figyelmetlenség, a munkairányítás felületessége, a szervezetlenség és így tovább. A felsorolt tragikus esetek szolgáljanak tanulságul mindannyiunk számára.

P. J.

Cementet értékesítenek

Mindenki jól járt

Több napon keresztül a Vas Népe című napilap hirdetéseiből tudomást szereztünk arról, hogy cementet értékesítenek több nyugat-dunántúli vasútállomáson. Erről érdeklődtünk a szombathelyi igazgatóság illetékeseitől.

Kérdésünkre készségesen elmondották, hogy egy kereskedelmi és szállítmányozási kft. kereste meg őket. Tájékozódtak a raktározási kapacitásokról és az értékesítési lehetőségekről is. Végül megállapodtak. Nyugat-Dunántúlon 11 helyen (Bükön, Celldömölkön, Devecserben, Keszthelyen, Tapolcán, Sárváron, Szombathelyen, Várpalotán, Veszprémben, Zalalövőn és Zalaegerszegen) augusztus elsejével, a Volántól visszakapott raktárakban, illetőleg javításra váró teherkocsikban megkezdődött az értékesítés.

Mindenki jól járt az állandónak igérkező akcióval. A vasút évi — havonta előre egyenlő részletekben befizetett bérleti díjakkal — 1 millió 400 ezer forint külön bevételhez jut. Ezen felül a cementet a síneken fuvarozzák — szeptember végéig már több mint 2,500 mázsát. Ez ismét forintokat hoz a Magyar Államvasutaknak. Az értékesítéssel megbízott vasutas családtag, illetőleg MÁV-nyugdíjas pluszjövedelemhez jut. Előnyös a vásárlóknak is, hiszen a vásárlásoknál mázsánként 30 forintot meg tudnak spórolni. Egészen biztos, a forgalmazó sem fizet rá a „boltra".

Rövidesen Répcelakon és Szentgotthárdon is hasonlót tervez a MÁV és a forgalmazó cég. Még egy újdonság: egyes helyeken már megkezdtek a mészhidrát és a gipsz értékesítését is, amelyeket rövidesen mindenütt — természetesen olcsóbban — árusítani fognak.

(Sz. Jakab)

Mit tegyen a dolgozó rendkívüli felmondás után?

(Folytatás az 1. oldalról.)

jelenti, hogy ezen túlmenően (tehát más esetekben) nem alkalmazhat a munkáltató rendkívüli felmondást. Ugyanis a kollektív szerződés csak az ismertetett eseteket tekinti lényeges kötelességszegésnek, tehát a munkavállaló, védve az Mt. vonatkozó szabályainak tág (parttalan) értelmezésétől.

Tudnunk kell, hogy nemcsak a munkavállaló, hanem a munkáltató is követhet el lényeges kötelességszegést, például kellő indok nélkül nem foglalkoztatja a munkavállalót és ezáltal a munkavállalónak kárt okoz, vagy késedelmesen fizeti ki a munkabért, nem tartja be a munkabér védelmét biztosító szabályokat, nem biztosítja a munkavédelem általános és speciális követelményeit, általában nem teljesíti a munkaszerződésben vállalt kötelességeit stb. Ilyen esetekben a munkavállaló is élhet a rendkívüli felmondás jogával.

Egyik fél sem élhet a rendkívüli felmondás jogaival a saját magatartásában, személyében rejlő okra történő hivatkozással. Például nem élhet a munkáltató a rendkívüli felmondás jogával, ha átszervezést, minőségi cserét kíván végrehajtani, hasonlóképpen a munkavállaló sem gyakorolhat rendkívüli felmondást, ha például kedvezőbb ajánlatot kap.

A rendkívüli felmondás gyakorlásának feltétele a szándékos kötelességszegés, illetve a súlyos gondatlanság. Szándékos kötelességszegésnek minősül, ha bármelyik fél (munkáltató, munkavállaló) tisztában van azzal, hogy magatartása lényeges kötelességet sért, ám a következményeket kívánja, vagy azokba belenyugszik. Súlyos gondatlansággal szegi meg kötelességét az, aki előre látja magatartásának lehetséges következményeit, de könnyelműen bízik azoknak elmaradásában. Minkét félnek úgy kell eljárnia, ahogyan tőle az adott helyzetben elvárható.

A rendkívüli felmondás súlyos jogkövetkezmény, ezért a visszaélések elkerülése végett gyakorlását szigoru határidőhöz köti. A szabályozás hasonlít a korábbi fegyelmi eljárás megindítására nyitva álló határidők megállapítására, ugyanis létezik egy úgynevezett szubjektív és objektív határidő. Ezek bármelyikének a lejárta után nem lehet a rendkívüli felmondás jogát érvényesen gyakorolni. E határidők jogvesztőek, nem vonatkoznak rájuk az elévülési idő nyugvására, illetve megszakadására irányadó szabályok.

A Munka Törvénykönyve rövid szubjektív határidőt állapít meg, amennyiben a rendkívüli felmondás, az ennek alapjául szolgáló okról való tudomásszerzéstől számított három munkanapon belül gyakorolható. Az objektív határidő akkor kezdődik, amikor a munkáltató vagy az érintett munkavállaló a rendkívüli felmondásra okot adó cselekményt befejezte. Amennyiben több olyan cselekmény valósul meg, amelyek önmagukban is rendkívüli felmondási okként szolgálnak, a határidőket külön kell számítani. *A rendkívüli felmondás jogát legfeljebb az ok bekövetkeztétől számított hat hónapon belül lehet gyakorolni.*

Mit tegyen a munkavállaló, ha a munkáltató a rendkívüli felmondás jogát gyakorolta?

Keresse fel a helyi szakszervezetet, ha úgy ítélik meg, hogy jogorvoslatnak van helye. A munkavállaló töltse ki az e célra rendszeresített nyomtatványt, melyben kérjen főnökétől egyeztetést (ennek határideje 15 nap). Ezen kérelem kézhezvételétől számított 8 napon belül a főnök köteles egyeztetést tartani.

A munkavállaló kérésére a VSz képviselője részt vesz az egyeztetésen és védi a dolgozó érdekét. Ha az egyeztetés eredményre vezet, ezt írásban rögzíteni kell. Ha viszont nem vezet eredményre, a dolgozó további 15 napon belül keresettel munkaügyi bírósághoz fordulhat. Az egyeztető tárgyaláson a szakszervezet bármelyik dolgozót, míg a bíróság előtt csak tagjait képviselheti. Az egyeztető eljárásban és a bíróságok előtt egyaránt jelentős a szakszervezet képviselőjének jelenléte, igazi érdekvédelmi, illetve képviseleti feladatot jelent.

Súlyos előírás, hogy ha a munkavállaló a rendkívüli felmondás miatt jogvitát kezdeményez, ennek jogerős elbírálásáig a munkáltató a munkavállalót állásából felfüggesztheti. Az érdekvédelmi szervek kezdeményezésére a MÁV kollektív szerződés olyan előírást tartalmaz, hogy a munkavégzés alóli felfüggesztésnek csak akkor van helye, ha a munkavállaló cselekményét szándékosan követte el. *Ilyen esetben azonban a dolgozó eredeti munkaköre helyett másik megfelelő munkakörben is foglalkoztatható,* személyi alapbére legfeljebb 20 százalékkal csökkenhet.

A munkáltatói rendkívüli felmondás jogkövetkezménye, hogy a munkavállaló nem követelheti a felmondási időre járó munkabért, a felmondási időt, valamint a végkielégítést. Ha viszont a munkavállaló él a rendkívüli felmondási jogával, ugyanazok a járandóságok illetik meg, mintha a munkáltató rendes felmondással szüntette volna meg a dolgozó munkaviszonyát (munka alól felmentés, végkielégítés). Ezenkívül a munkavállaló követelheti felmerült kárának megtérítését is.

Garabon Sándor

Bontják a teherpályaudvart

(Folytatás az 1. oldalról.)

szakemberei végzik. Az épületek bontása és a bontott anyag vagonokba rakása pedig a MÁV Magasépítési és Szerelőipari Főnökségének feladata.

— *A legnagyobb nehézséget az épületek bontott anyagának elhelyezése jelenti* — magyarázza *Borbás István.* — A XVII. Kerületi Polgármesteri Hivatal lehetővé tette, hogy feltöltésre váró területein törmeléket rakjunk le. Cserében mi mintegy húsz vagonnyi használhatónak ítélt, bontott téglát biztosítunk, amivel az önkormányzat rendelkezhet. Sajnos a törmeléknek csak egy részét tudjuk itt elhelyezni. Munkatársaink járják a főváros környéki és vidéki településeket, hogy újabb lehetőségeket kutassanak fel. A szállítás költségeit mi vállaljuk, a bontott anyagot az átvevő rendelkezésére bocsátjuk, de lerakási díjat nem tudunk fizetni.

— A bontási munkálatok elvégzésében ezek szerint nincs fennakadás, csupán az anyagok elhelyezése megoldatlan, legalábbis egyelőre. A megállapodás szerint azonban a bontást terepszintig kell elvégezni. Az említett gondok ellenére is tudják tartani az október végi határidőt?

— *Mi mindent megteszünk ennek érdekében.* Bár a programiroda sem tett eleget minden feltételnek, mivel késedelmesen ürítettek ki és adtak át nekünk több épületet. Ez valóban okozhat időbeli eltolódást, de azt semmiképpen sem szeretnénk, ha ebből vitáink keletkeznének. Ami viszont szerencse: az időjárás eddig kedvezett a munkának: szinte egész hónapban száraz, meleg idő volt.

— A teherpályaudvar területén lévő MÁV-lakásokban — jórészt nyugdíjas — vasúti dolgozók laktak. Sikerült-e számukra megfelelő elhelyezést biztosítani?

— A lakások kiürítését az expoiroda végezte. Mintegy egy hónapos csúszással ugyan, de megoldották ezt a feladatot. A késedelem nekünk azért is nehézséget okozott, mert a lakások egy része a raktárak között volt elhelyezve, ez pedig nehezítette a raktárak bontását is. Negyvenhét családról volt szó, akiknek kétféle lehetőséget is felajánlottak: *önkormányzati lakásokat, illetve olyanokat, amelyeket rövid időn belül, kedvező feltételekkel megvásárolhatnak majd.* Természetesen a költözködéshez a MÁV is minden segítséget megadott. Az egésznek a mi számunkra egyetlen szomorú mozzanata van: akik eddig egymás közelében laktak, most szétszóródtak, a főváros területén, s mivel főleg nyugdíjasokról van szó, ezek a volt kollégáink most elvesztek a vasutasok nagy családja számára.

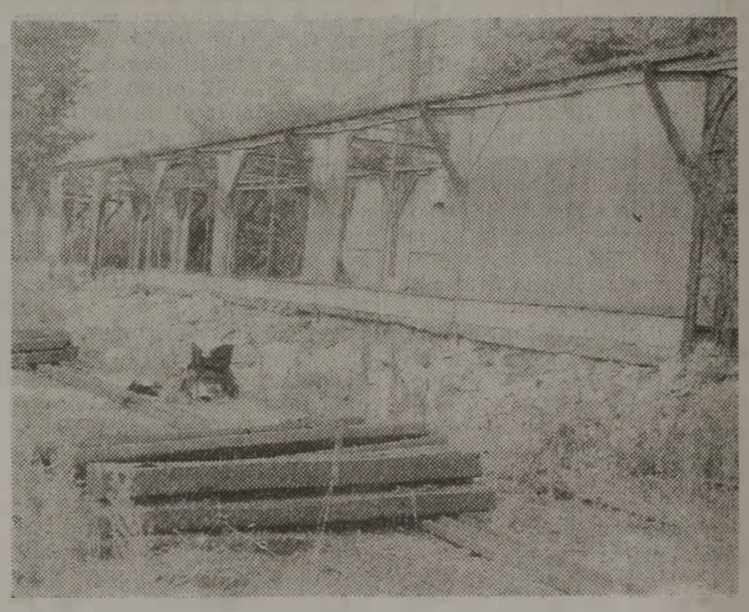
— A bontással kapcsolatban napvilágot láttak olyan hírek is, hogy aki a munkaterületre belép, életveszélynek van kitéve. Valóban így van?

— Ebből csak annyi igaz, hogy minden ilyen munka természetesen hordoz magában veszélyforrásokat. *A bontásban kizárólag szakemberek vesznek részt.* A munka jól szervezett, a menete előre megtervezett. Sajnos, az ilyen bontások szinte elkerülhetetlen velejárója, hogy megjelennek a „hiénák". Ezt a területet is megpróbálták ellepni, egyelőre csak személygépkocsikkal, annak ellenére, hogy itt kifejezetten értékes anyagok nincsenek.

Ezért a vasúti rendészek — az expoiroda által elfogadott díj fejében — őrzési feladatot látnak el: illetéktelen személyeket nem engednek be. Azokat, akik csak nézelődni szeretnének, azzal vigasztalhatom — mondta befejezésül *Borbás István* —, hogy annak az új alkotásnak a látványa, ami ezen a hatalmas, tizennyolc hektáros területen majd felépül, sokkal felemelőbb lesz, mint ezé a terepszintig lebontott volt teherpályaudvaré.

A valóban óriási — a Boráros térről egészen a csepeli összekötő vasúti hídig húzódó — területen *Horváth János* mérnök tanácsos, a munkálatok létesítményfelelőse a kalauzom. A Soroksári úthoz legközelebb eső raktársor már szinte teljesen el van bontva. A hatalmas munkagépek kivétel nélkül dolgoznak. Munkában a sínmezőfelszedő is. Ez a gép sem pihenhet, hiszen nem kevesebb, mint tíz kilométernyi sínt kell kiemelnie a helyéből.

Mint *Horváth Jánostól* megtudtam, a felszedett síneket nem dobják ki, hanem felhasználják majd. Sőt: semmit sem vetnek a szemétre, amit hasznosítani lehet. Még áldozatok árán is megmentik az értékeket. Ez történt például a lisztraktár teherliftjével, amelyről kiderült, hogy épségben történő kiemelése többe kerül, mint maga a szerkezet. Mégis úgy döntöttek, hogy nem teszik tönkre a liftet, mert itt bontás folyik, nem rombolás.



A lisztraktár pincéjében levő nagy mennyiségű szenet sem temetik be, hanem igyekeznek megtalálni felhasználásának módját. Minden egyes épületnél úgy kezdték a bontást, hogy az ajtókat, ablakokat, fürdőszobai berendezéseket leszerelték, és a MÁV külön telepére szállították. Felhasználják még a kopásálló nagy kockakő útburkolatot is.

Az épületek bontási munkálatait *Halász Géza* építésvezető irányítja. Mekkora kapacitást igényel egy ilyen hatalmas feladat: hány ember és hány gép munkáját? — kérdeztem tőle.

— *A bontás hat fázisból áll.* Az első a bontásra történő átvétel, ennek része az úgynevezett visszanyereségek kézi bontása. Ezt követi az épület ledöntése, majd darabolása, ami betonépület esetében mechanikus, téglaépület esetében pedig hidraulikus kotróval történik. A következő fázis a törmelék felrakása gépkocsikra, ez a homlokrakodó Volvo feladata. Az elszállítást pedig billenőplatós gépkocsikkal végezzük.

A feladat nagyságát jól érzékelteti, hogy az elbontandó épületek összességében meghaladják a százezer légköbmétert. Ezekből hatvan-hetven ezer köbméter törmelék várható. A munkában részt vevő dolgozók létszáma hatvan és hetven között mozog. Ma például hatvanhárman vannak. De a munka utolsó fázisában valószínűleg több emberre lesz szükség. A tehergépkocsik száma most körülbelül harminc, a csúcsidőben — október végén — azonban ez hatvan fölé is mehet. Nagy teljesítményű gépekből tíz van munkában, ebből három speciális gép, nem a MÁV tulajdona.

A munkálatok tizórás műszakban folynak. Szombaton és vasárnap sem tartanak szünetet. Az építésvezető, aki mostanáig a MÁV Kórházon dolgozott, elmondta: számukra nagy kihívás ez a feladat. Nemcsak azért, mert eddig mindig csak építettek, hanem, mert ennyi idő alatt ekkora mennyiséget elbontani, valóban nem mindennapi teljesítmény, amely minden résztvevőtől összehangolt, gondos munkát igényel.

Csop Veronika

Rendszerváltás után Záhonyban

— Nem is annyira rendszerváltásról, mint inkább a gazdasági struktúrában bekövetkezett változásokról kellene beszélni — igazít ki *Gerőcs István,* záhonyi állomásfőnök. — E változások igen komolyan érintenek bennünket, hiszen a volt Szovjetunió országaival közel sem olyan szorosak a kapcsolataink, mint azelőtt és persze ezen köztársaságok fizetőképessége sem hasonlítható az egykori Szovjetunióéhoz. *Vagyis szállítani most is lenne mit, kellene is nekik az import, csak éppen ellentételezni nem tudják.* Ami az utóbbi hónapokban kiment mezőgazdasági termék, azt a nyugati segélyalapból ki tudták fizetni, de például az ipari termékek, a konzerv, a hús és egyéb áruk, amelyek évekkel ezelőtt meghatározták a kivitelt, mára a minimálisra csökkentek. De befelé is csak a bartellüzletekből származó termékek jönnek.

Jellemző, hogy a belépő kocsimennyiség a tavalyihoz képest 72 százalékkal csökkent. Elsősorban a tömegáru mennyisége esett vissza, köztük a vasérc, a szén, ami egyértelműen a hazai vaskohászat — Diósgyőr, Ózd — visszafejlesztésének tudható be. A gabonakivitel viszont a segélyprogramnak köszönhetően 248 százalékos növekedést mutat a tavalyihoz képest. *Eddig három és fél millió tonna hagyta el az országot Záhonyon keresztül, és még további kétmillió tonna várható.* Ez most egy parázs, remek üzlet, más kérdés, hogy jövőre már nem számolhatunk vele, a magtárak lassan kiürülnek, az idei termés pedig valószínűleg nem tesz lehetővé ekkora mennyiségű exportot.

— Mi lesz önökkel, ha a beígért gazdasági fellendülés még évekig nem jelentkezik? A záhonyi vasutasok tétlenségre lesznek kárhoztatva?

— Tétlenségről már most sem beszélhetünk, munka azért van és lesz, csak az eddiginél sokkal összetettebb, bonyolultabb. Régen könnyű volt a helyzetünk, amikor mondjuk a Kemolimpex ide telepített egymillió tonnás nagyságrendű „diszpozíciót", amelyet csak úgy szét kellett szórni az országban. Eddig 10-12 külkereskedelmi vállalattal volt kapcsolatunk, a dolgok szinte automatikusan folytak a saját medrükben. *Most százával jelennek meg a legkülönfélébb cégek, kft.-ék a legkülönfélébb igényekkel.*

Az egyik azzal jön, hogy az érkező áruját kéri átrakni, tárolni, őrizni, újrafeladni. A másiknak nem jó a rendelkezésre álló kocsitípus, neki olyan kell, amelyik a leggazdaságosabban kihasználható. Mese nincs, ha három napig keressük is, meg kell találnunk a kért kocsit, különben a fél nem tekinti sajátjának az árut, az meg itt marad a nyakunkon. *Minden kérésnek, kívánalomnak eleget kell tenni, mert az a világ elmúlt, amikor örült az ügyfél, hogy elvittük az áruját.* Ma mi örülünk, hogy elszállíthatjuk, amit ránk bíznak. Jóval több lett a kereskedelmi tevékenység, rengeteg megbízást kapunk tárolásra, ami igen jól fizet, ezen túl pedig föl tudtuk használni azokat a letétes kocsikat, amelyekkel a vasút úgysem tud mit kezdeni.

— Felsőbb megítéles szerint a forgalom nagyságához képest még mindig sok a vasutas. Egy ilyen ipar nelküli övezet amelyhez Záhony is tartozik, kisebb földindulást okozna akár „csak" száz vagy kétszáz vasutas elbocsátása is.

— Tény, hogy az országos átlaghoz viszonyítva, itt Szabolcsban a legnagyobb a munkanélküliség. Mi idáig megúsztuk elbocsátások nélkül, a renitenseket nem számítva. Őket akkor is elküldtük volna, ha naponta háromszor bedugul az állomás. Minimális az önként távozók száma is, hiszen hová is mehetnének. *Mindeddig átszervezéssel, átcsoportosításokkal elejét tudtuk venni a nagyobb problémáknak,* ám ha tovább csökken a forgalom, és tovább kell szűkíteni a létszámot, tényleg nem marad más út, mint az elbocsátás. Természetes, hogy ez elsősorban a legképzetlenebb, legiskolázatlanabb vasutasokat érintené, de félő, hogy velük együtt utcára kerülnének a kvalifikáltabb, megbízható, munkájukat rendesen ellátó beosztottak is. Ez pedig már tényleg katasztrófa lenne.

Thorday Zoltán

Vasutasfórum Szombathelyen

Nem nyugszanak meg a kedélyek Szombathelyen a MÁV átszervezési tervei miatt, amelyek szerint 1993. január 1-jével megszüntetik a MÁV szombathelyi igazgatóságát. Az ügyben szeptember 25-én fórumot szerveztek, ahol *Sipos István,* a MÁV vezérigazgatóhelyettese elmondta, hogy Szombathelyen nem szűnik meg a középirányítás, hiszen a legfontosabb tevékenységek és jogkörök megmaradnak. Ezekben mellérendeltségi viszony lesz a pécsi igazgatósággal.

Az átszervezés célja éppen az, hogy erősödjék az alsó és középszintű irányítás hatásfoka. Az átképzés kapcsán a több száz fő elbocsátásáról szóló hírek nem igazak. Szombathelyen mindössze 87 igazgatósági dolgozónak kell új munkakört találni.

Együttműködési megállapodás a MÁV és az ORFK között

Nőtt a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekmények száma

Az utóbbi két évben ugrásszerűen megnőtt a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekmények száma, a fuvarozásra feladott áruk eltulajdonítása. A MÁV Vezérigazgatóságon kimutatás készült az év első nyolc hónapjának rendkívüli eseményeiről. *Eszerint januártól augusztus végéig a MÁV területén 3654 rendkívüli esemény történt.* Ennek közel 84 százaléka idegenek hibájából következett be. A 862 esettel még mindig vezet a szigeteltsín betápláló, átkötő és földelő kábelek eltulajdonítása, de nem sokkal marad el emögött a jelzők, sorompók optikáinak és egyéb berendezéseknek a rongálása sem. Az idegenek által okozott károk összege megközelíti a 245 millió forintot.

A kerítéssel nem mindenütt védhető vasút területén, a közlekedő vonatokat is beleértve, a bűnözés különböző vállfajainak tág tere van. Ezt nemcsak a lumpen elemek, a tolvajok, a csövesek használják ki, hanem sajnos a vasutasok is. Azt is látni kell, hogy a megelőzés, a rendbontások visszaszorítása csak a rendőrség aktív közreműködésével lehet eredményes. Ennek a kölcsönös felismerése vezetett el oda, hogy a MÁV Vezérigazgatóság és az Országos Rendőr-főkapitányság együttműködési megállapodásba foglalta a közös tennivalókat. *A megállapodást szeptember 30-án Csáradi János vezérigazgató és Pintér Sándor, az ORFK vezetője ünnepélyes külsőségek között látta el kézjegyével.*

A megállapodás 9 fő témakört ölel fel. Első helyen szerepel a rendőség vasúti szervezetének a kialakítása, a feladatkörének meghatározása, továbbá a közforgalom részére megnyitott területek felügyelete, a személyszállító vonatok ellenőrzése, a közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekmények, dézsmálások felderítése és az eljárások lefolytatása, a vasúti átjáróknál a közlekedés biztonsági szabályai betartásának fokozott ellenőrzése, balesetek esetén a helyszínelés gyorsításával a forgalom mielőbbi megindításának és a vagyon védelmének a segítése.

A MÁV, a fuvaroztatók és az utasok érdekeit szem előtt tartva kötelezettséget vállalt a rendőrség hatékony működéséhez szükséges feltételek (helyiség, távközlés stb.) biztosítására. A megállapodásban rögzítették azt is, hogy a helyi sajátosságokat figyelembe véve a vasút-igazgatóságok és a rendőr-főkapitányságok kiegészítő megállapodást kössenek.

— i — s

Sokan élnek a létminimum határán

Közel 300 nyugdíjasküldött tanácskozott szeptember 22-én a BEIG nagy tanácstermében. *Feleki Pál*, a nyugdíjastagozat elnöke köszöntötte a megjelenteket, közöttük *Csárádi János* vezérigazgatót és *Papp Pált*, a VSz elnökét.

A fórumot az idősek világnapja és a szakszervezeti választasokra való felkészülés jegyében tartották. Az elnök bevezető szavaiban számadatokkal bizonyította, hogy az 1992 második felében már bekövetkezett áremelések miatt a vasutas nyugdíjasok közel 80 százaléka a létminimum határán él, illetve 8 ezer forint alatti nyugdíjból tengődik. Örömmel számolt be arról, hogy a vasút vezetőitől — néhány szolgálati helytől eltekintve — a nyugdíjastagozat minden tamogatást megkapott és a vezérigazgató a vele kötött írásbeli megállapodást következetesen betartotta.

A nyugdíjasok nem akarnak elszakadni a vasút világától. Nagy érdeklődéssel hallgatták *Csárádi János* vezérigazgató tartalmas tájékoztatóját, amely nemcsak a MAV jelenlegi nehéz helyzetéről szólt, hanem vazolta a műszaki fejlesztés jövőbeni lehetőségeit is. Ismertette a készülő vastúi törvény főbb előírásait, a vasút és az állam jövőbeni új alapokra kerülő kapcsolatát. Részletesen szólt az áru- és személyszállítási gondjainkról, a vasút nemzetközi pénzügyi helyzetéről. Kiemelte az idősek megbecsülésének fontosságát, az aktív és nyugdíjas vasutasok jó együttműködésének kedvező tapasztalatait

Papp Pál, a VSz elnöke köszöntötte a nyugdíjas kollégakat az idősek világnapja alkalmából és elismeréssel szólt a nyugdíjastagozat elmúlt évi sokoldalú tevékenységéről.

Kukovicza Árpád, a nvugdíjastagozat egyévi munkáját felölelő beszamolója után a jelenlevők határozatot fogadtak el az *Antall József* miniszterelnöknek írt levélről, amelyet az alábbiakban ismertetünk.

A szakszervezeti választásokra való felkészülés néhány elvi és szervezeti kérdését megvitatva a jelenlévők hangsúlyozták a vasutas szolidaritás, a szakszervezeti egvség fontosságát, és azt, hogy a nvugdíjastagozat más szakszervezetek besározása nélkül, az egvséges vasutas érdekvédelem fenntartása mellett próbálja képviselni a 135 ezer főt számláló nyugdíjasreteget.

A VSz Nyugdíjas Tagozatának levele Antall Józsefhez

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Második alkalommal fordulunk Önhöz ebben az évben a vasutas nyugdíjasok 135 ezer fős tabora nevében. Köszönjük korábbi válaszát és segítségét a nyugdíjasokat érintő adózási terhek enyhítéséért. Kedvező törvényi szabályozás született a csak vasutasokra vonatkozó ÖTA (1 2 százalékos Önkéntes Támogatási Alap) segélyek ügyében, részben mentesítették az adózás alól a szakszervezeti segélyeket. Sajnos továbbra is adóköteles maradt a nyugdíjasoknak folyósított szociális segély, amit nagyon sérelmesnek tartunk.

1992. szeptember 22-én tartott országos fórumunkon meghallgattuk a MÁV vezérigazgatóját, aki részletes tájékoztatást adott a Vasút helyzetéről, valamint megvitattuk a nyugdíjasokat foglalkoztató legfontosabb kérdéseket. Közel 300 fős értekezletünk szükségesnek tartja Miniszterelnök Úr tájékoztatását ezekről a kérdésekről.

1. Üres szólamnak tartjuk az Európához való felzárkózás hangoztatását fejlett infrastruktúra s ezen belül korszerű vasúti közlekedés nélkül. *Ökológiai és gazdasági szempontok egyaránt indokolnák, hogy a magyar kormány érdemben foglalkozzon a vasút műszaki fejlesztésével, a vasút és a vasutasok helyzetét ne vállalati belső ügynek tekintse.* Miniszterelnök Úr személyesen kérjen megbízható tájékoztatást arról, hogy például Franciaországban, Németországban, vagy Ausztriában az állam milyen arányban (csak az arányokra gondolunk!) vállalja magára vasutak építésével, fenntartásával összefüggő kiadásokat.

Kérjük, hogy többszöri elhatározás és ígéret után kerüljön mielőbb az Országgyűlés elé az uj vasúti törvény. Legyen a kormánynak európai követelményeket kielégítő vasútpolitikai koncepciója.

2. *Nagy aggodalommal tölti el a nyugdíjasokat az ismételt, egyre drasztikusabb áremelési hullám, valamint az áfa várható szigoritása.* Az alapvető élelmiszerek árának alakulása, a gyógyszerek drágulása, a villany-, gázfűtés és tűtőanyagok árának ijesztő mérvű emelése, (csak a nyugdíjasok fogyasztoi kosarára leszűkítve is) véleményünk szerint jelentősen meghaladja a hivatalosan prognosztizalt idei 25 százalékos inflációt. Ezt a betervezett 19,5 százalékos nyugdíjemelés — a törvényben előírt nettó bérkiáramlás határáig — sem ellensúlyozza. Miközben a közvéleményt az évi háromszoros nyugdíjemelés hírével nyugtatják meg, egyre több nyugdíjas kollégánkat ér olyan megaláztatás, hogy nem tudja kifizetni a lakás rezsijét, a kiskeresetű gyermekes családokhoz, illetve munkanélküliekhez hasonlóan.

Közeledik ismét október 1-je, az idősek világnapja. Valószínű, hogy szép szavakban és erkölcsi elismerésben most sem lesz hiány. *Elvárjuk azonban a kormánytol, hogy sürgosen mérje fel az év második felében bekövetkezett szociális változásokat,* az áfa-rendszer módosításának következményeit és hozzon intézkedéseket a nyugdíjasok növekvő terheinek enyhítésére, akár az alapvető élelmiszerekre és futőanyagokra vonatkozó központi nvugdíjaskedvezmények bevezetésével. A tervezett kétkulcsos áfa ne terhelje a szerények megélhetését szolgáló cikkeket.

3. Elegünk van az „ideológiai vitákból" a közvéleményt elkerülő, az országgyűlési képviselőket „üres járatra" állító pártoskodó torzsalkodásokból. *Nincs megfelelő szociális törvény, késik a társadalombiztositási reform végrehajtasa,* az egészségügyi, lakás- és oktatasi törvény, nincs pénz a gazdasági fellendülést segitő beruházásokra.

Sok-sok milliót elköltöttünk „szoboröltöztetesre", -költöztetésre, közel egymilliárdot terveznek a szerintünk feleslegessé vált szakszervezeti választasokra, s közben a lakosság egyre nagyobb hanyada kerül a gazdasági ellehetetlenülés nyomasztó helyzetébe.

Egyetértünk önnel a politikai változásokat tükröző eredmények felsorolásában. Megis arra kérjük, személyes tekintélyét is vesse latba annak érdekében, hogy a képviselők — félretéve a személyeskedő torzsalkodásokat — a tartalmi kérdésekre koncentráljanak. A „második félidőben" az legyen az Orszaggyűlés jelszava, hogy *„Arccal a gazdasági és szociális kérdések felé"!*

Ez a vasutas nvugdíjasok kívánsága és véleményünk szerint a lakosság többségének elvárása, követelése.

Tisztelettel és megbecsüléssel:

a VSz Nyugdíjas Tagozatának Országos Fóruma

Kulturális seregszemle a Törekvés Művelődési Házban

Október 2-án, pénteken délelőtt tíz órakor zsúfolásig megtelt a Törekvés Művelődési Központ színházterme. A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Tagozata itt rendezte meg a Vasutas Nyugdíjasok II. Országos Kulturális Seregszemléjét. Az ENSZ altal kezdeményezett időskorúak világnapja rendezvénysorozat keretében megtartott kulturális seregszemlét *Feleki Pál*, a nyugdíjastagozat elnöke nyitotta meg. Melegen köszöntötte a vasutas özvegyeket, az ország valamennyi vasutas nyugdíjasát, valamint a seregszemlén fellépő mintegy 180 művészetkedvelő szereplőt, a műsor szervezőit és segítőit.

A pásztói citerazenekar

Az ünnepi köszöntők után a színházteremben szimbolikusan elindult a lokomotív, melynek szuszogó hangja festette alá *Hanzelik László* versmondását, aki a Gőzmozdony sirató című költeményét adta elő versenyen kívül. Rögtön a második műsorszámnál kiderült, hogy itt nem egymás ellen versenyeztek a szereplők, hanem ha szükség volt rá, egymást segítették önzetlenül. A Dombóvárról érkezett *Vörös Istvánné* zongorakísérője megbetegedett, így kénytelen volt műsorát egyedül előadni. Ekkor hirtelen, kérés nélkül felpattant a színpadra egy csokornyakkendős, szemüveges úr, *Szentkuti Péter*, akiről később kiderült, hogy ugyanabban a kategóriában maga is indult a versenyen, és zongorán kíséretet adott az árván maradt énekesnőnek. Az első részben 15 műsorszám hangzott el a különféle műfajokban. Volt közte többek között próza, versmondás, kórus és hangszerszóló is.

— Milyen előzményei voltak ennek a mai seregszemlének, hogyan sikerült megszervezni immár másodszor ezt az országos találkozót? — kérdeztem a szünetben *Kovács Józsefet*, aki a színpadon, a függönyök mögött, már a műsor második részére készülődött.

— Még 1989-ben, amikor a VSz kulturális bizottságában dolgoztam, föltettem magamban, hogy bejárom az egész országot, és föltérképezem, hogy hány nyugdíjasklubunk is működik és mivel foglalkoznak. Magától adódott, hogy a maguk szórakoztatására összeállított műsorszámokból valamiféle seregszemlét kellene tartani. A területi elődöntők után 1990. augusztus 4-én és 5-én tartottuk Záhonyban az első országos találkozót. Éves közben jön meg az étvágy: már nem volt megállás. *A mostani seregszemlére már olyan sokan jelentkeztek, hogy selejtezőket, elő- és középdöntőket tartottunk.*

— Hány nyugdíjasklub működik az országban?

— Jelenleg 89, abban az időben amikor kezdtük, mindössze 42 volt.

— Hogyan sikerült rávenni a részt vevő nyugdíjasokat, hogy ki merjenek állni a színpadra?

— Ezeket az embereket észre kellett venni, fel kellett rájuk figyelni, majd ezt követően hitet önteni beléjük, s ebben álszerénység nélkül mondhatom, hogy nekem is részem volt. Hetvenéves vagyok, már három infarktusom volt, mégis megszállottja vagyok ennek a munkának.

Október 13-án lesz 90 éves *Sallai Sándor*, aki saját verset szavalta a fesztiválon.

— 1918-ban, 16 éves koromban kerültem a vasúthoz, a bátyám akkor már ott dolgozott. A polgári elvégzése után szerettem volna tovább tanulni, de mivel szegények voltunk, erre akkor nem volt mód. Ma is büszke vagyok arra, hogy raktári órabéresből irodista lettem, közben ugyanis egyetemet is végeztem. 1964-ben, 46 évi szolgálat után mentem nyugdíjba.

— A műsorvezető azt mondta önről, hogy 149 verset írt eddig. Hogyan születik Sándor bácsi fejében a költemény?

— *Fiatal koromban kevesebb verset írtam, mert nem volt rá időm.* Hogyan is jön az ihlet? Például a múltkorjában egy fekete ruhás, virágárus asszonyt láttam Miskolcon az utcán. Úgy nézett rám, hogy muszáj volt virágot venni tőle. Az élmény hatására rögtön vers is született.

— Sándor bácsi egyedül él Miskolcon?

— Igen, sajnos már meghalt a feleségem, három fiam a családjával pedig külön lakik. Nem unatkozom, legszívesebben a nyugdíjasklubba járok, az a masodik otthonom.

Sándor Istvánné, aki Pásztóról érkezett, egy valóságos jelenség a piros bársonyruhájában és aranyszélű piros főkötőjében. A többiek csak *Paloc Icaként* ismerik.

— *Ami rajtam van az az úgynevezett palóc templomi viselet, négy, eredeti slingolt alsószoknyát hordok.*

— Olyan fiatalos, hogy szinte hihetetlen, hogy már nyugdíjas.

— Pedig az vagyok, ráadásul rokkant nyugdíjas. Tizenhét évig dolgoztam a vasútnal, Nagybátonyban voltam pénztáros.

— Mióta citerázik és énekel?

— A vasútnál kezdtem lejárni a népdalkörbe, majd megszereztem a citera-előadói és -működési engedélyt is, 1983 óta vagyok a Citera Barátok Klubjának alapító tagja. Emellett a legbüszkébb a sajat múzeumomra vagyok. *A házam egyik szobája régi parasztbútorokkal és használati tárgyakkal van berendezve.* A legrégebbiek a múlt század közepéről valók.

★

A 28 produkció közül a zsűri az alábbi kategóriákban hirdetett eredményt.

SZÍNJÁTSZÁS: I. díj: szolnoki nyugdíjasklub (Pletyka című jelenet)

KÓRUSOK: I. díj: Ceglédi Vegyeskar

SZÓLÓÉNEK: I. díj: *Radóczi Istvánné* (Mándok) és *Szentkuti Péterné* (Dunakeszi)

NÉPI JÁTÉK: I. díj: *Batsányi Pávakör* (Tapolca)

ÉNEKKETTŐS: I. díj: *Szentkuti házaspár* (Dunakeszi)

HANGSZERSZÓLÓ: I. díj: *Szokolai Károly* (tangóharmonika — Miskolc)

PRÓZA: Ajtai Imréné (Záhony)

Kovács Györgyi
Fotó: Tüttő Tibor

Az idősek világnapján rendezték

Az országos nyugdíjasnagygyűlés állásfoglalása és felhívása

Nagygyűlést tartott október 1-jén a Nyugdíjasok Országos Kamarája. A résztvevők az alábbi állásfoglalást és felhívást fogadták el

Az 1992 augusztusától életbe léptetett közel 50 százalékos energiaár-emeles, az alapvető élelmiszerek árváltozasa, valamint a gyógyszerek árainak ismételt drasztikus emelése az időskorúak és nvugdíjasok anyagi feltételeinek jelentős romlását eredményezte.

Amit a vegrehajtott nyugdíjemelés és a régebbi nvugdíjak értekvesztésének korrekciója revén kaptak, azt az igen jelentős áremelésekkel visszavették Az időskorúak és nvugdíjasok együttérzéssel kísérik a fiatalok egyre nehezebb életkörülményeit és igen fájdalmas tény számukra hogy nem tudnak nekik segíteni

Türelemvesztetten és elkeseredetten fogadjuk a kormány indokait és további terveit, ezért az országos nagygyűlés a következő állásfoglalást fogadta el.

1. *A Magyar Köztársaság Alkotmánya és az Európai Szociális Charta vonatkozó kötelezvényei alapján biztositani kell az időskorúak és nyugdíjasok megélhetését.*

Ezért:

— az aktív dolgozók nettó keresetének megfelelően 1993 január elsejétől kell emelni a nyugdíjakat:

— folytatni kell a regebben megállapitott nvugdíjak értékvesztésének korrekcióját, es a szintrehozást 1994-ig be kell fejezni;

— a kétkulcsos általános forgalmi adó bevezetését nem támogatjuk Bevezetése esetén a Nvugdíjasok Országos Kamarája bevonásával sürgősen tárgyalást kell kezdeni az ígért kompenzáció mértékéről és módszeréről.

2. Az Országgyűlés 60 1991. évi határozata szerint korrigálni kell az özvegyi nyugdíjak ellentmondásos szabályait. Ezért:

— *törvényben kell biztositani, hogy a saját jogú öregségi nyugdíjuk az elhalt hazastársuk nyugdíjának harmadával egészüljön ki,*

— a törvényben a végrehajtás bevezetését 1993. január 1-jétől kell előírni.

3 Sürgősen be kell terjeszteni az illetékes érdekvédelmi szervezetekkel egyeztetett szociális törvényt és az azzal összefüggő törvényeket.

4. A kormány ígéretének megfelelően biztosítson ez év végéig 100 milliárd forint érték, kedvező hozadékú vagyont a Társadalombiztosítási Alap részére.

5. Indokoltnak tartjuk, hogy a társadalombiztosítással szembeni tartozásokra az állam adjon garanciát a társadalombiztosítás reszére.

6. *A Társadalombiztositási Alap profiltisztitása tovább nem halasztható.* Igényeljük, hogy 1993. január elsejétől a szociális feladatok finanszírozását a költségvetés fedezze.

7. Biztosítani kell a nyugdíjasok létszámaránvos képviseletét a társadalombiztosítás önkormányzatában és képviseletet kell kapniuk az Érdekegyeztető Tanácsban is.

★

Az idősek világnapján rendezett országos nyugdíjasnagygyűlés felhivást intézett a társadalom, a törvényhozás es a végrehajtó hatalom tagjaihoz.

Az idősek világnapján a föld minden országában megemlékeznek az időskorú emberek életéről, munkájáról. Méltatják életútjukat és meghatározzák e fontos réteggel való törődés aktuális társadalmi feladatait.

A Nyugdíjasok Országos Kamarája tagszervezeteinek rendezésében a budapesti gyűlésen mi is ezt tettük. A magyar társadalom népességének egyharmada időskorú, nvugdíjas. Ezek a honfitársaink fiatal dolgos életük során a történelmi változások viharos esztendeit élték meg. Ennek a generációnak kemény — nem mindig tisztességesen megfizetett — munkája is megtestesül mindabban, amit ma a nemzet szellemi kincsének és anyagi vagyonának mondhatunk. Éppen ezért az idős emberek joggal várták a rendszerváltástól, hogy demokráciát, jogbiztonságot, emberi méltóságot és tisztességes megélhetést biztosít a haza polgárainak.

A súlyos gazdasági örökség és a mindenki által várt gyors valtozások nemzeti összefogást igényelnek. Támogatjuk az erre irányuló programot. A leghőbb vágyunk az ország gazdasági és politikai stabilitása, hogy biztos legyen fiaink, leányaink, unokáink jövője. Ennek megvalósulása lesz idős életünk legszebb ajándéka. Azt kívánjuk, hogy erős, kiegyensúlyozott, gazdag, más népek által megbecsült és tisztelt legyen a hazánk. Ne legyenek különböző előjogok, hanem kizárólag a becsülettel végzett munka legyen a megélhetés alapja. A szociálisan rászorultak segítése legyen intézményesen biztosított.

Az időskorú emberek, a nyugdíjasok 2,7 milliós tábora képviseletében elvárjuk, hogy ne csak a kiskeresetűek, nyugdíjasok, a bérből élők vállaira rakják 1993-ban is a nemzetgazdaság működési zavaraibol származó költségvetési terheket. *A közteherviselésben vegyen részt a társadalom minden szereplője.*

A törvény házában fordítsák végre a figyelmüket a minket is súlyosan érintő gazdasági kérdések megoldására. Tűzzék napirendre a munkahelyteremtés, az ipar, a mezőgazdaság, a tudomány és a kultúra, az oktatás és a szociálpolitika égető kérdéseit.

A nvugdíjasokról nélkülük ne döntsenek. Érdekvédelmi szervezeteiket minden szinten hallgassák meg. Az így született megállapodásokat tartsák be. Biztosítsák a nyugdíjasok létszámaránvos képviseletét a társadalombiztosítási önkormányzatokban.

Az önkormányzatok, közintézmények, a kulturális centrumok és a volt munkahelyek támogassák a nyugdíjas-egyesületek, -klubok térítésmentes működését. Pártfogolják és anyagilag támogassák a nyugdíjasok számára létrehozott és alakuló alapítványokat.

Az idős emberek elvárják, hogy ne tekintsék őket a nemzet eltartottjainak, becsüljék meg alkotó életútjukat.

Vasutas repülők Szlovákiában

Néhány évvel ezelőtt *Bene Tibor*, a MÁV Repülő és Ejtőernyős SE sportrepülője egyik szlovákiai kirándulásakor „fedezte fel" az Aeroklub Nové Zámky (Érsekújvár) repülőterét, ahol nemcsak meleg barátsággal fogadták, de magyarul is könnyen szót értett a helybeliekkel, akik között ugyancsak jó néhány vasúti dolgozó sportol.

Egyikük, *Vlacek Szrečka*, gyémántkoszorús vitorlázórepülő oktató, kétszeres cseh-szlovák és háromszoros szlovák bajnok — „civilben" mozdonyvezető. Társaik tréfásan meg is jegyezték: azért irigylik vasutas kollégáikat, mert többségük három napig dolgozik, aztán három napjuk szabad. Azaz, több időt tölthetnek a repülőtéren... Igaz, ma már ez nem jelent különösebb előnyt, hiszen akárcsak Magyarországon, Cseh-Szlovákiában is önfenntartóvá vált a sportrepülés, nagy nehézségeket okoz az anyagi támogatás hiánya. Így amikor a két klub tagjai kölcsönösen felkeresik egymást, az egyik központi téma: *miként igyekeznek előteremteni a klubok fennmaradásához szükséges anyagi fedezetet.*

Gossányi Péter és *Vojtek (Béla)* Brčka repülőoktatók elmondták: a régebbi 10 helyett ma már 500 korona az éves tagdíj, s kiszámították a repülőgépek igénybevételének tarifáit is (amit egyelőre nem érvényesítenek, mert akkor néhány emberen kívül senki sem tudná megfizetni). A „benzinre valót" három gépkocsijukkal (ebből kettő kamion) vállalt bérfuvarozásokból biztosítják. Emellett mindenkinek nagyon sok társadalmi munkát kell végeznie. Lényegében ennek tudható be, hogy a „tinédzserek" sorra megunták a „sok munka, kevés repülés" állapotot, s a téli elméleti tanfolyamot elvégzett mintegy harminc kezdőből őszre csupán hárman maradtak hűek a repüléshez.

Tibor Vorobjov vitorlázó és motorosrepülő oktató, a klub, s egyben a repülőtér vezetője tárgyilagosan sorolta a tényeket. A klub létszáma 64, ebből 57 vitorlázórepülő (közülük egy fő gyémánt-, három arany-, 46 ezüstkoszorús, s kilencen rendelkeznek motoros repülőgépvezetői jogosítással is), heten pedig ejtőernyősök, köztük van *Tánya Pavlatova*, aki a válogatott tagjaként már világbajnoki aranyérmet is szerzett. A klubnak három motoros, egy segédmotoros vitorlázó és hat (négy kétkormányos és kettő teljesítmény-) vitorlázó repülőgépe van. S mint ezt az elmúlt évek gyakorlata is bizonyította, valahányszor meglátogatják őket a MÁV-os pilóták, készséggel megosztják velük gépeiket, a repülés örömét is. Természetesen, a farkashegyi repülőtéren szintén hasonló barátsággal, készséggel várják a szlovákiai „testvérklub" vasutas és egyéb foglalkozású sportrepülőit.

Büki Péter

Barátság határok nélkül

A napokban érkezett haza Ausztriából *dr. Ferenczy Imre* győri MÁV-főorvos, aki a festői Karintia szép kisvárosában, Alt Ossiachban részt vett a nemzetközi vasutas rádióamatőr szövetség 31. kongresszusán a szervezet magyar tagozata képviseletében.

— *Tizennégy országból közel kétszázan jöttünk össze a tóparti városkában* — mondja. — A négynapos programban elnökségi és plenáris ülések, folklórest, és kirándulások szerepeltek. A megnyitóünnepségen a FISAIC (Nemzetközi Vasutas Szabadidő Egyesület) alelnöke: *dr. Erwin Semmelrath* szólt a résztvevőkhöz, hangsúlyozva a FIRAC jelmondatát: *Barátság határok nélkül.* Ezután OE8XBB hívójellel a kongresszus színhelyén rádióamatőr-állomás kezdte meg működését és létesített kapcsolatokat közeli és távoli barátokkal. Én HA 1 UD hívójelemmel Győrbe, Sopronba és Budapestre küldtem üdvözletet az éter hullámain.

A hivatalos nyelv a német, francia és angol volt, a beszédeket tolmácsok fordították. Legtöbben a rendező ország amatőrein kívül Németországból és Olaszországból érkeztek. A magyar tagozat nevében elsősorban az osztrák, olasz, román és német tagszervezetek elnökeivel tárgyaltam az együttműködésről, kiadványok cseréjéről. *Tervezzük, hogy a magyar vasutas rádióamatőrök bekapcsolódnak a különböző nemzetközi versenyekbe még az év folyamán.* FIRAC magyar diploma kiadását is elhatároztuk, s megszerzésének feltételeit most dolgozzuk ki. Továbbra is szorgalmazzuk a MÁV és GySEV tevékenységét propagáló vételjelentő (QSL) lapok készítését és forgalmazását. Ehhez patronálókat keresünk.

A jövő évi FIRAC-kongresszust Olaszországban, Pompejiben rendezik meg, 1994-ben Németországban, majd 1995-ben Norvégia északi részén, Narvik városában találkoznak a vasutas rádióamatőrök.

N. I.

A kongresszus tiszteletére kiadott vételjelentő lap

Horgászverseny Halason

Vasutas Vándorkupa néven 1986-ban horgászverseny-sorozat kezdődött, azzal a céllal, hogy a minőségi versenyhorgászat, a horgászmódszerek népszerűsítésével közelebb hozzák egymáshoz a vasutasegyesületeket. Idén — a tavalyi győztes — kiskunhalasi Lokomotív Sporthorgász Egyesület közelmúltban rendezte meg a nagy versenyt, melynek fővédnöke, *Csárádi János* vezérigazgató volt.

A rendezők gazdag programmal várták a Halasra érkezőket. A tűzoltó laktanyában megtartott ünnepélyes megnyitót követően került sor a csapatvezetők elméleti versenyére, az ifik célba dobására, majd másnap a Sóstón a nagy versenyre. A hivatalos programot hal- és birkafőzőverseny, zenés-táncos ismerkedési est egészítette ki.

A verseny győztesei jutalomban részesültek. Így a legeredményesebb ifjúsági versenyzőt, *Pintér Zoltánt* (Kiskunhalas), a nők közül *Hollósi Mariannt* (Kiskunhalas), a felnőttek legjobbját, *Támba Attilát* (Nyíregyháza), a legtöbb halat fogó *Pintér Zoltánt*, és a legidősebb horgászt, a 73 éves dunakeszi *Reznák Andrást* külön is díjazták.

A verseny végeredménye: 1. Kiskunhalas I, 2. Mezőtúr, 3. Kiskunhalas II, 4. Nyíregyháza, 5. Bp. Vasutas HE, 6. Dunakeszi, 7. MÁV Előre.

A vándordíjat és egyben a jövő évi rendezés jogát ismét a kiskunhalasiak nyerték el.

(Gellért)

Lakásesere

Elcseréléném Gacsály községben (debreceni l.) 60 négyzetméteres, előkertes, melléképület, pince, padlás teljesen különálló szolgálati lakásom pesti vagy Pest környéki másfél szobás lakótelepi lakásra. (Bármilyen megoldás érdekel). Érdeklődni lehet: az 56-32, 55-67-es üzemi telefonszámokon Farkas Józsefnél.

Elcseréléném budapesti VIII. kerületi Kerepesi út 1. szám alatti 41 négyzetméteres összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint egy József Attila-lakótelepi garzont 2 szobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. (Minden megoldás érdekel). Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01 57-34-es üzemi telefonszámon.

Elcseréléném tatabányai 66 négyzetméteres 2 szobás felújított komfortos első emeleti nem panel, pincével, padlással, és udvarral rendelkező szolgálati lakásomat budapesti vagy Pest környéki hasonlóra. Érdeklődni lehet: a 02 17-39-es üzemi telefonszámon munkaidőben, vagy 33-11-472 városi telefonszámon 17 óra után.

Elcseréléném Budapest, Kerepesi úti 57 négyzetméteres 2 szobás MÁV-bérlakásomat 2,5-3 szobás MÁV-bérlakásra. (Minden megoldás érdekel). Érdeklődni lehet: a 12-16, vagy a 22-04-es üzemi telefonszámokon Csende Péternél.

Eladó komáromi 49 négyzetméteres öröklakás, vagy Budapest környéki hasonló lakásra cserélhető. Érdeklődni lehet: a 01 63-23-as üzemi telefonszámon vagy Komárom, Csokonai út 19. III/11. Seres.

Elcseréléném 62 négyzetméteres 1 külön bejáratú és 2 egymásba nyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-lakásomat hasonló fokozatú, 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: a 1273-963-as vagy a 1642-536-os telefonszámokon.

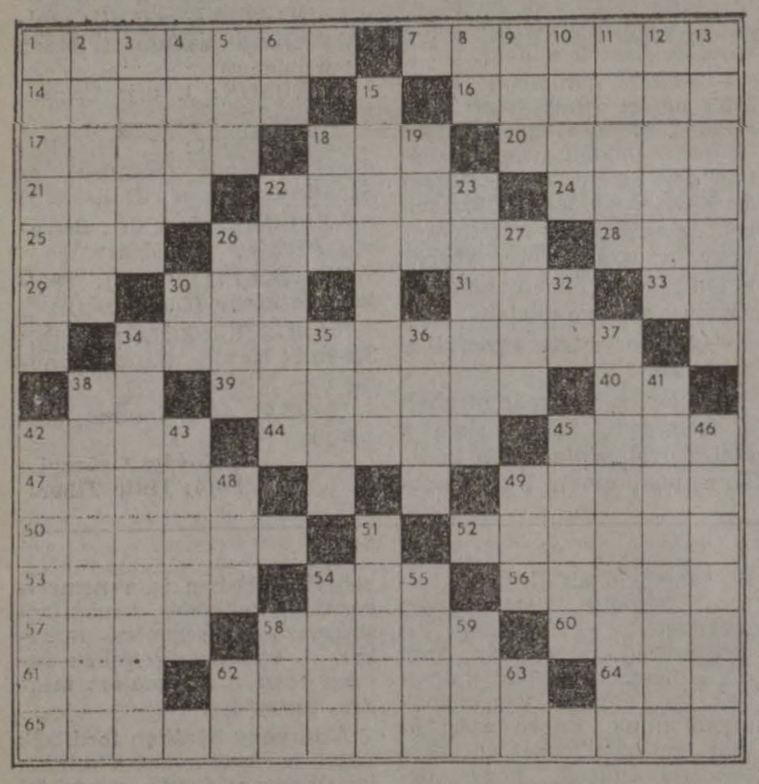
Elcseréléném dombóvári, második emeleti 52 négyzetméteres, kétszobás, önkormányzati, MÁV-bérlőkijelölésű lakásomat, egyszobás, telefonos, erkélyes, összkomfortos, legfelső emeleti budapesti önkormányzati lakásra. Érdeklődni lehet az esti órákban 18—20 óra között a 74 66-799-es telefonon.

Elcseréléném vagy eladnám bakcsabai 1 plusz 2 félszobás, telefonos, összkomfortos, 53 négyzetméteres öröklakásomat budapesti lakásra MÁV-dolgozóval is. (Minden megoldás érdekel). Érdeklődni lehet: 01 63-07-es üzemi, vagy 1131-288-as városi telefonszámokon 7—18 óráig (Balkusné).

Még nem építkeznek

Még nem kezdődött meg az építkezés a MÁV Nyugati pályaudvar melletti területén. A Westend Udvartól a Ferdinánd hídig terjedő terület hasznosítására a MÁV tavaly pályázatot írt ki, amelyet 1991 áprilisában a G2DC francia csoport nyert el. A csaknem négyhektáros, raktárakkal és butikokkal zsúfolt területen 1994-ig üzletközpontot, szállodát és irodaházat szándékoznak felépíteni. A haszonból a MÁV-ot tíz százalék illeti meg. A francia partner vállalta, hogy 50 millió francia frankot, majd fél év múlva újabb 50 millió franknak megfelelő forintot utal át a MÁV számlájára, amit a vasút korszerűsítésére használnak majd.

Alsó is, Felső is, Köves is



Vízszintes: 1. Ukrán város. 7. Hegy Görögországban, de hangszer is. 14. A sötétség istene a perzsa mitológiában. 16. A Tiberis Rómában. 17. A jódsav sója. 18. ... háború, Róma és Karthágó között. 20. Prágai agyagember. 21. Férfinév. 22. ...ozás, hús bebundázása. 24. Monda, legenda. 25. ... ut, első szereplés (francia). 26. Ázsiai főváros. 28. Egy darabig kínoz! 29. A csodák csodája. 30. Szaggat, tép. 31. Piros, németül. 33. Nikkel vegyjele. 34. Személyazonosság megállapítása. 38. Azonos betűk. 39. Formáló. 40. Mákszem! 42. ...ter, orvosi gumicső. 44. Délszaki dísznövényünk. 45. Idefelé. 47. Barátom, barátocskám. 49. Zalai település. 50. Vallásfelekezet lehet ilyen. 52. ... átjáró, a Tűzföld környékén, névelővel. 53. Nőszirom, kardliliom. 54. Vas megyei helység. 56. Fordítva kártyajáték. 57. A jégen legalább duplán ugorják. 58. Drágakő. 60. Déli keverék! 61. Jónás végek nélkül. 62. Román nyelv Spanyolországban. 63. Fenyőpálinka. 65. Magyar költő (1788—1830), a vígjátékírás megteremtője.

Függőleges: 1. Vízi ünderek. 2. Földművelő indián törzs. 3. Kihajít. 4. Féldiplomás! 5. Könnyen hagadó ásvány. 6. Fémes elem. 8. Heti közepe. 9. A felsőfok jelzője. 10. Ritka férfinév. 11. Egy budai hegy régi neve. 12. Az USA egyik állama. 13. Büntető igazság. 15. Egy földrajzi név. 18. Ősi pásztoristen. 19. ...kel, szürke fém. 22. Kézfogás. 23. Hajnali mise adventben. 26. Komárom megyei község. 27. Szerb nemzeti tánc. 30. A magnézium vegyjele. 32. Morze hang. 34. Cselekvési kedv. 35. ...femme, bába, szülésznő. 36. Déligyümölcs. 37. Oriolus oriolus, éneklő madár. 38. Afrikai állam lakója. 41. Alligátor. 42. Harcias algériai berber törzs. 43. ...géber, tanácsadó. 45. Betűpótlással vádaskodik. 46. Borsod megyei község. 48. Feltűz páros betűi. 49. Svéd, német, máltai autójelzés. 51. Elfehéredik. 54. Könnyű talaj. 55. ... Gerő, neves komikus volt. 58. Ex-sakkvilágbajnok. 59. Félig hozzák! 62. Kicsinyítőképző. 63. Nápoly kezdete.

Beküldendő: Annak az országnak a neve, amelyben a függőleges 15. alatti található.

Beküldési határidő: október 30.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Németország.

Könyvutalványt nyertek: Molnár Zsoltné, Mosonmagyaróvár, Kormos ltp. 6. 9200; **Csillik Mihály,** Szeged, Madách u. 2. 6721; **Horváth Magdolna,** Budapest, Karikás F. u. 1/A 1138; **Ertsey Gábor,** Szeged, Gutenberg u. 28. 6722; **Borsik Sándor,** Kistelek, Kordás J. u. 6/A 6760.

Színházlátogatás

A VSz központi művészeti rendezvényszervező csoportja november 8-án, délelőtt 11 órakor színházlátogatást szervez a József Attila Színházba, Herczeg Ferenc: *Gyurkovics lányok* című vígjátékának megtekintésére.

Ezt a vígjátékot a harmincas évek írófejedelmének legsikeresebb művei között tartják számon. Az előadás mai sikerét a kitűnő szereposztásnak is köszönheti. Hiszen *Pécsi Ildikó, Fehér Anna, Hegyi Barbara, Ivancsics Ilona, Kozák András, Józsa Imre* és a többi, méltán népszerű művész kitűnő előadást produkál estéről estére.

Jegyek a szakszervezeti bizottságok útján az igazgatóságok székhelyén működő művészeti rendezvényszervező csoportoknál igényelhetők 120, 170 forintos értékben.

Nemzetközi vasútmodell-kiállítás

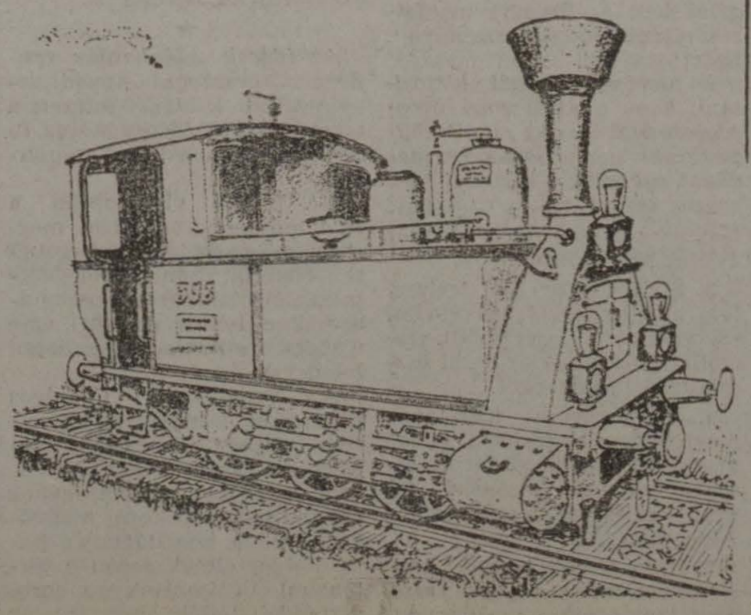
A városligeti Petőfi Csarnokban szeptember 25-én *Kisteleki Mihály*, a vezérigazgatóság főosztályvezetője nyitotta meg a XXXIX. Nemzetközi Vasútmodell-kiállítást. A hazaiak mellett cseh, német, orosz, román és szlovák versenyzők mutatták be alkotásaikat.

A modellezés a szabadidő hasznos eltöltése felnőttek és fiatalok számára egyaránt. Művelése nagy szakértelmet, kézügyességet, pontosságot és türelmet igényel. Ezek eredményeként a kiállításon több működő terepasztal és számos modell látható. Közülük 71 saját készítésű, gyári elemet nem tartalmaz.

A tárgyak, méreteikben természetesen arányosan kicsinyítve, tökéletes másai az eredetieknek. Vannak állomásépületek, fűtőházak, mozdonyok, különféle személy- és teherkocsik, szerelvények, jelzők, villamoskocsik. A résztvevők a versenyen különböző kategóriákban indultak. Az egyik csoport első helyezését egy 424-es sorozatú remek mozdony nyerte el.

A vasúttal való foglalkozás — akár modellező valaki, akár vasútbarát — sok kedves élményt nyújt korra és nemre tekintet nélkül. Ezt bizonyítja a mostani bemutató is. A kiállítást a Magyar Vasútmodellezők és Vasúttörténészek Országos Egyesülete — amely tagja az Európai Vasútmodellezők Szövetségének (MOROP) — és a Közlekedési Múzeum szervezte. Megtekinthető október 11-ig.

(— th)



Tárlatvezetés

A Közlekedési Múzeum értesítése szerint — technikai okok miatt — a meghirdetett dia- és filmvetítések helyett 1993. januárig azonos témakörben tárlatvezetést tartanak.

Van szabad beutaló

Az alábbiakban közöljük a szabad kedvezményes üdülési lehetőségeket. Jelentkezni lehet a Vasutasok Szakszervezete Szociálpolitikai Ügycsoportjánál, munkanapokon 9—13 óráig a 19-77, 48-13, 19-57/165 telefonszámon. A beutalójegyeket az alapszervezeteken keresztül juttatjuk el a jelentkezők részére. Beutalójegyet csak rendkívül indokolt esetben, megfelelő igazolásokkal ellátva fogadunk vissza.

Magaslat:

Lillafüred XI. 8—17., I. o. hp. 7000 Ft, *Mátrafüred* XI. 18.—XII. 1. I. o. hp. 9300 Ft, *Miskolctapolca* XI. 26.—XII. 9. I. o. hp. 9300 Ft, *Bakonybél* XI. 5—18. III. o. hp. 6720 Ft, *Bakonybél* XI. 19.—XII. 2. III. o. hp. 6720 Ft, *Miskolctapolca* XI. 12—25. I. o. egyéni 4900 Ft, *Lillafüred* XI. 18.—XII. 1. I. o. egyéni 4900 Ft, *Bp. Rózsadomb* XII. 1—14. I/A. o. hp. 12 040 Ft, *Mátrafüred* XII. 2—15. I. o. hp. 9300 Ft, *Mátrafüred* XII. 2—15. II. o. hp. 8400 Ft, *Galyatető* XII. 10—19. I/A. o. hp. 8600 Ft, *Lillafüred* XII. 2—15. I. o. egyéni 4900 Ft, *Mátrafüred* XII. 16—22. I. o. hp. 4900 Ft, *Miskolctapolca* XII. 10—21. II. o. egyéni 4200 Ft, *Mátrafüred* XII. 16—22. I. o. egyéni 2450 Ft.

Gyógy:

Hévíz Panoráma XI. 5—18. I/A. o. hp. 12 040 Ft, *Hévíz* Panoráma XI. 19.—XII. 2. I/A. o. hp. 12 040 Ft, *Hévíz* Pátria XI. 25.—XII. 8. II. o. 8400 Ft, *Szeged* XII. 2—15. I/A. o. hp. 12 040 Ft, *Hévíz* Pátria XII. 9—22. II. o. hp. 8400 Ft, *Hévíz* Panoráma XII. 3—11. I/A. o. hp. 7740 Ft, *Hévíz* Panoráma XII. 12—21. I/A. o. hp. 8600 Ft, *Gyula* XII. 1—7. I. o. hp. 4900 Ft.

Balaton:

Siófok Ezüstpart XI. 18.—XII. 1. I/A. o. hp. 8960 Ft, *Siófok* Azúr XI. 20.—XII. 3. I. o. hp. 7840 Ft, *Siófok* Ezüstpart XII. 2—15. I/A. o. hp. 8960 Ft.

Szanatórium:

Balatonföldvár XI. 16.—XII. 6. I. o. 7770 Ft, *Parádfürdő* XI. 4—24. II. o. 6300 Ft, *Parádfürdő* XI. 25.—XII. 15. II. o. 6300 Ft, *Siófok* XI. 30.—XII. 20. II. o. 6300 Ft, *Balatonfüred* XI. 18.—XII. 8. III. o. 5670 Ft, *Siófok* XII. 1.—21. II. o. 6300 Ft, *Balatonföldvár* XII. 7—23. I. o. 6290 Ft, *Parádfürdő* XII. 9—29. II. o. 6300 Ft, *Balatonfüred* XII. 9—29. III. o. 5670 Ft.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—5619. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM. 18. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. OKTÓBER 22.

NEMZETKÖZI KONFERENCIA

A vasút privatizációjáról tanácskoztak Gárdonyban

Három szakszervezet tiltakozása az átalakítási folyamat ellen

Nemzetközi konferenciát rendezett október 14-én és 15-én a Friedrich Ebert Alapítvány a magyar vasutas-szakszervezetekkel együtt a gárdonyi vasutasüdülőben. A kétnapos konferencián részt vett a Vasutasok Szakszervezete, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete és a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a nemzetközi szervezetek közül a német (GdED) és az osztrák vasutas-szakszervezet.

Az értekezlet fő témája: *a privatizáció és szakszervezeti struktúraváltás a MÁV-nál, valamint az átalakulás és a szakszervezeti stratégiák.* A megnyitóbeszédek elhangzása után — amelyet *Rainer Gharndt*, a Friedrich Ebert Alapítvány projektvezetője, *Papp Pál*, a VSz elnöke, *Gaskó István*, a VDSZSZ elnöke, és *dr. Borsik János*, az MVSZ alelnöke tartott — a résztvevők meghallgatták *Csárádi János* vezérigazgató előadását, az állam és a MÁV Vezérigazgatóság vasút-privatizációjával kapcsolatos elképzelésekről.

A fejlett közlekedéspolitika kialakításának lehetőségeiről Németországban és Európában tartott az azokban *Karin Bahls*, a német vasutás-szakszervezet munkatársa tájékoztatta a hallgatókat. Ugyancsak nagy érdeklődés kísérte az *Állami vasút, ausztriai reform* című előadást, amelyet *Fritz Prechtl*, az osztrák vasutas-szakszervezet nemzetközi osztályvezetője tartott.

A konferencia második napján a résztvevő magyar vasutas-szakszervezetek képviselői — *dr. Péter Mihály, dr. Borsik János* és *Gaskó István* — vázolták elképzeléseiket a vasút privatizálásával és struktúraváltásával kapcsolatban.

A konferencia befejezése után a Vasutasok Szakszervezete, a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete *közös nyilatkozatot adott ki*, amelyben megállapították, hogy a már megkezdett átalakítás nincs megalapozva sem egy parlament által elfogadott közlekedéspolitikai koncepcióval, sem egy új vasútfinanszírozási modellel, sem mindezeknek törvényes keretet biztosító vasúti törvénnyel.

A szakszervezetek mély aggodalommal állapítják meg, hogy az alapvető feltételek hiányában zajló privatizáció és szervezetátalakítás ténylegesen a munkavállalók rovására történik. A hátrányok csökkentése érdekében az érdekképviseleti szervezetek nélkülözhetetlennek tartják, hogy mielőbb szülessen politikai döntés a magyar közlekedés jövőjéről. A döntés fejezze ki a vasút nemzetgazdasági szerepét és jelentőségét, melyet erősítsenek meg törvényi garanciákkal.

A közlekedéspolitika kialakítása és ellenőrzése céljából jöjjön létre állandó parlamenti bizottság. Az átalakulásban érintett vasutasok számára csak a fentiek jelentenek elfogadható megoldást. Így a szakszervezetek mindaddig nem tudják támogatni az átalakítási folyamatot, amíg ezek a feltételek nem teljesülnek.

„A szakszervezetekkel nincs bajom…"

Beszélgetés Csárádi János vezérigazgatóval

Szinte a huszonnegyedik órában, ez év március 19-én született kormánydöntés a csőd szélén tántorgó magyar vasutak és az állam közötti kapcsolat piaci alapon történő rendezéséről. Eszerint az állami tulajdonban lévő országos közforgalmú vasutakhoz tartozó pályahálózat építésének és fenntartásának költségeihez 1993-tól az éves költségvetési törvényben meghatározott mértékben az állami költségvetés is hozzájárul. Hasonlóképpen támogatja az állam — költségvetés függvényében — a személyszállítást is. Ez a megállapodás 1993. január 1-jével lép érvénybe, és az 1993—95 közötti időszakra vonatkozik. Merre tart e megállapodás tükrében a MÁV, amelynek az európai szinthez való felzárkózáshoz több száz milliárd forintra lenne szüksége, és milyen a viszonya a szakszervezetekhez? — egyebek mellett ezekről a kérdésekről beszélgettünk Csárádi Jánossal, a MÁV vezérigazgatójával.

— Mennyiben függ a MÁV mint az ország legnagyobb vállalata a mindenkori kormánytól? Egy esetleges kormányváltozás befolyásolja a kétéves időszakra vonatkozó, állammal kötött keretmegállapodást?

— Nyugat-Európában, így Franciaországban, Olaszországban vagy például Ausztriában régóta ilyen keretmegállapodások teszik lehetővé a vasút működését. A tapasztalatok azt mutatják, hogy kormányváltozás — és ebből aztán Olaszországban rengeteg volt — nem eredményez visszafejlődést, sőt pozitív hatással van a vasúti fejlesztésekre. Ha viszont nálunk a következő kormány ezt a megállapodást nem veszi tudomásul, a megindult fejlődés is visszazuhanhat, mi több mélyebbre kerülhetünk, mint ahonnan elindultunk.

— Kérdés persze, hogy ilyen katasztrofális költségvetési hiány mellett jut-e majd elég pénz a lerobbant pályák javítására, korszerűsítésére?

— A jövő évi költségvetésre vonatkozó információink szerint a vasútnak e célra elkülönített pénz a következő évre nem fedezi a pályafenntartást. Itt, hasonlóan, mint ahogy a Kelebia törzsvonal korszerűsítésénél, feltétlenül szükség lesz külföldi kormányhitelek felvételére. A tárgyalások folyamatban vannak a franciákkal, a németekkel, bár még korántsincsenek abban a stádiumban, mint a személyszállító vagonok esetében, ahol már az aláírásig jutottunk.

— Örülhet ezek szerint a MÁV, ha a fontosabb törzsvonalak rekonstrukciójára futja. De mi lesz azokkal a vidéki szárnyvonalakkal, ahol ma is legfeljebb sebességkorlátozással közlekedhetnek a vonatok?

— Az utóbbi 8-10 évben fokozatosan csökkentek a mellékvonalak fenntartására fordított összegek, mivel a fő cél mindig a törzsvonalak fejlesztése volt. Ez a helyzet tovább nem tartható. Elképzelésünk szerint úgy kívánunk ezen az áldatlan állapoton változtatni, hogy ha egy fővonalon rekonstrukció folyik, akkor az onnan felszabaduló felépítményt nem vagdaljuk össze, hanem a sínmezőket a mellékvonalra — ahol eleve kisebb a sebesség és a tengelynyomás — építjük be. A magyar vasúti hálózat felét alkotó szárnyvonalak közül sajnos nagyon sok az 1968-as második közlekedéspolitikai koncepciónak esett áldozatul. A mellékvonalak megszűntével szegényebb lett, elnéptelenedett a vidék. Hasonlóképpen például, amikor a Bodrogközi keskenynyomközű kisvasutat felszámolták, a piaci árak rohamosan megemelkedtek.

— Nem tervezik a keskenyvágányú vasutak visszaállítását?

— Erre biztosan nem fog sor kerülni addig, amíg a torzs- és mellékhálózat a mai, leromlott állapotában van.

— Egyáltalában, van külön vidékkoncepciója a MÁV-nak?

— Én nem beszélnék külön vidéki Magyarországról a vasút tekintetében. Egy nemzeti vasútnak az a feladata, hogy különbségtétel nélkül, egyforma szolgálatot nyújtson egész hálózatán. Arra kell a jövőben törekednünk, hogy olyan menetrendi hálót fektessünk föl, amilyen például a svájci vasútnál van. Ott ütemes a menetrend, ami évekig érvényes, sőt esetleg évtizedekig sem változik. Számunkra, teszem azt, Miskolc környéke legalább

(Folytatás a 3. oldalon.)

KÉSZÜLNEK AZ ÜZEMITANÁCS-VÁLASZTÁSRA

Érdekvédelem nélkül nem lehet demokrácia

Aki most kilép, lemond a védelemről

Ma, amikor a dolgozók helyzete egyre nehezebb és bizonytalanabb, az eddigiekhez is nagyobb szükségét érzik a szakszervezetek érdekvédelmi munkájának. Varga Gyulánét, a Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottságának titkárát azért kerestük fel, hogy megtudakoljuk: mivel foglalkoznak most, illetve milyen feladatok várnak még rájuk az év hátralévő hónapjaiban.

— Sok munkánk volt ezen a nyáron. Július elsején életbe lépett az új Munka Törvénykönyve. Ennek megfelelően módosítani kellett az idei kollektív szerződést. Bár rövid idő állt rendelkezésünkre, úgy érzem, a szakszervezetnek egészében véve a dolgozókra nézve kedvező szerződést sikerült kiharcolnia. A munkáltatóval a tárgyalások elég nehézkesen indultak, de végül is augusztus 15-én aláírtuk az első módosítást, majd szeptember 4-én a másodikat.

Azért így is maradtak még nyitott kérdések, amelyek sok gondot okoznak a dolgozóknak. Például a Munka Törvénykönyve előírja, hogy a napi munkaidő tizenkét óránál hosszabb nem lehet. Eddig az éjszakai szolgálat tizenhárom óra volt, a nagyon nehéz nappali pedig kevesebb. *Most az éjszakai munkaidő kevesebb ugyan, de a vasutas így is később ér haza, mert nem tud csatlakozást kapni.* A nappalos szolgálat pedig még megterhelőbb lett. Az utasok száma regisztrálhatóan megnőtt és hovatovább üzemeltetési problémákkal kell megküzdeni.

A Vasutasok Szakszervezete ez ügyben augusztus 7-en levelet írt a közlekedési, valamint a munkaügyi minisztereknek. Az előbbi támogatja azt a kérésünket, hogy továbbra is a régi rend szerint dolgozhassanak a vasutasok, ellenben a munkaügyi miniszter negatívan reagált rá. Így saj-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Fejlesztés Sopronban

Százhuszonkilencmillió schillinget különített el az osztrák kormány a soproni vasúti csomópont fejlesztésére — jelentették be szeptember 18-án Sopron város teherpályaudvarán. A pénz a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút Rt. az osztrák—magyar közlekedési együttműködés hagyományos szimbólumán keresztül hat a térség fejlesztésére.

Mint *Berényi János*, a GySEV vezérigazgatója az esemény kapcsán tartott sajtótájékoztatón elmondta, az egymilliárd forintnak megfelelő összeget évi húszhuszonkét millió schillenges bontásban 1996-ig utalják át.

A felmérések szerint a Soproncon áthaladó személy- és teherforgalom, amelynek jelentős része már ma is osztrák érdekeltségű, az ezredfordulóra várhatóan megháromszorozódik. A város teherpályaudvarának kiépítése a kombinált fuvarozás céljainak figyelembevételével, egyebek mellett azt jelenti, hogy a vasút nagy mértékben tehermentesíteni tudja a közutat, a levegőt is alaposan szennyező kamionoktól, hozzájárulva környezetvédelmi céljaink megvalósításához. A schillingmilliókból megvalósuló fejlesztések nyomán az osztrákok is jól járnak, mert az elkészülő soproni teherpályaudvar jelentősen tehermentesíteni fogja a bécsi és a bécsújhelyi állomásokat.

Gyurkovics Sándor, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium államtitkára hangsúlyozta: a soproni fejlesztés kiemelkedően fontos állomása a magyar kormány közlekedéspolitikájának.

Privatizálták az Utasellátót

Megalakult a Resti Kft.

A MÁV és az Állami Vagyonügynökség döntése értelmében, a múlt év szeptemberében zártkörű tendert írtak ki az Utasellátó mintegy 300 pályaudvari, illetve állomási üzletének vegyes vállalati formában történő működtetésére. Hat magyar, francia és amerikai cég küldte el pályázatát. Mivel ezek a pályázatok eredménytelennek bizonyultak, az Állami Vagyonügynökség hozzájárult, hogy a MÁV újabb pályázat kiírása helyett egyenként tárgyaljon a befektetőkkel. Két cég a Humán Kft. és az Első Magyar Alap ajánlata maradt fenn a rostán. S a vagyonügynökség végül az utóbbit hirdette ki győztesnek.

A privatizációs szerződést a MÁV és az Első Magyar Alap vezetői október 12-én írták alá. Ezzel megalakult a Resti Kft., melybe a MÁV 700 millió forint értékű vagyonnal, az alap pedig 4 millió dollár készpénzzel lép be. Így a társaság 940 millió forint értékű alaptőkével várhatóan decemberben kezdi meg tényleges működését.

Az Első Magyar Alap azt is vállalta, hogy a szerződés aláírását követő öt éven belül 30 millió dollárt ruház be az üzlethálózat fejlesztésébe. *S kötelezte magát arra is, hogy az első öt évet követő negyedszázadon keresztül minden évben 100 ezer dollárt fizet a MÁV-nak.*

A szerződés aláírását követő tájékoztatón az Utasellátó dolgozóinak sorsa is szóba került. Megtudtuk, hogy a Resti Kft. három havi foglalkoztatási garanciát vállalva átveszi az Utasellátó mintegy 1300 dolgozóját. Ebbe a létszámba a mozgószolgálat és a MÁVTOURS dolgozói nem tartoznak bele. Az ő sorsukról, pontosabban fogalmazva, hovatartozásukról, előreláthatólag csak jövőre döntenek.

A MÁV vezetői örömmel üdvözölték a Resti Kft.-nek azt a törekvését, mely szerint vissza akarják állítani egykor oly népszerű állomási restik, családias kisvendéglők, éttermek vonzerejét.

(vl)

A kötelezettségszegés következményei

Megszűnt a munkáltató fegyelmi jogköre

Az új munkajogi szabályozás lényeges vonása, hogy a korábbi közigazgatási jellegű szabályozást a munkaviszony sajátosságainak jobban megfelelő magánjogis szabályozás váltotta fel. Ennek megfelelően az új Munka Törvénykönyve a munkáltató fegyelmi jogkörét megszüntette. Az új Munka Törvénykönyve nem is használja a fegyelmi vétség, illetőleg a fegyelmi eljárás és fegyelmi büntetés kifejezéseket.

Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a munkaviszonyból származó kötelezettségek vétkes, szándékos vagy gondatlan megszegésének nem lennének következményei. A munkavállalónak következményekkel ezután is számolnia kell.

Ha a kötelezettségszegés lényeges és jelentős, illetőleg szándékosság vagy súlyos gondatlanság áll fenn, *akkor a másik fél élhet a rendkívüli felmondás jogával.* Ez súlyos szankció a munkavállalóra nézve, ugyanis gyakorlatilag megfelel a korábbi elbocsátás fegyelmi büntetésnek.

Léteznek azonban a kötelezettségszegésnek enyhébb esetei — ezúttal ezzel kívánunk foglalkozni —, amikor jogilag nem lehetséges és nem is indokolt a rendkívüli felmondás alkalmazása. Ebből a megfontolásból kiindulva az új Munka Törvénykönyve 109. §-a lehetővé tette, hogy ha a munkavállaló a munkaviszonyból származó kötelezettségét vétkesen megszegi, a kollektív szerződés jogkövetkezményeket megállapíthat. Ez nem egyenlő a korábbi fegyelmi felelősség, illetve fegyelmi büntetés kerülő úton történő visszahozásával, annak ellenére, hogy ez a látszat fennáll.

Lényeges elhatárolódást, illetőleg különbséget jelent, hogy a kötelezettségszegések jogkövetkezményeinek kollektív szerződésben való szabályozása, az eljárás rendjének kialakítása alapvetően a munkavállalók közösségével, illetőleg érdekképviseleti szerveinek egyetértésével történik. *Mód van tehát a munkavállalók szempontjainak figyelembe vételére.*

A munkavállalók szempontjából garanciális szabály, hogy a megállapított szankciók nem sérthetnek személyiségi jogokat, az eljárás megindítására a kötelezettségszegés elkövetésétől számított egy éven túl már nincs lehetőség, az eljárás alá vont munkavállaló jogi képviselőt is igénybe vehet.

A MÁV-nál a hátrányos jogkövetkezményeket a kollektív szerződés 74/a) §-a tartalmazza.

Ha a munkavállaló a munkaviszonyával kapcsolatos kötelezettségeit vétkesen megszegi, vele szemben — az elkövetett cselekmény súlyára és a fokozatosság elvére tekintettel — munkáltatói intézkedés alkalmazható.

Ezen intézkedés, illetőleg hátrányos jogkövetkezmény az alábbiakban felsoroltak közül szabható ki munkáltatói határozatban:

a) írásbeli figyelmeztetés,
b) utazási kedvezmény megvonása,
c) tizenharmadik havi fizetés csökkentése, illetve megvonása,
d) bérfejlesztésből kizárás,
e) bértételi előmenetel elhalasztása.

A felsorolás egyben súlyossági fokozatot is jelent. Az utazási kedvezmény megvonása korlátozott időtartamra; belföldi utazási kedvezmény esetén három hónaptól egy évig, míg a nemzetközi utazási kedvezmény megvonása egy évre szólhat.

A szolgálati főnökség a jogkövetkezmény időtartamára a munkavállalótól az arcképes igazolványt bevonja. A munkavállaló részére azonban ez esetben munkahelye — és lakóhelye viszonylatára szóló szabadjegyet kell kiadni, gyógykezeltetése esetén utazáshoz szintén szabadjegy illeti meg.

A tizenharmadik havi fizetés csökkentésével kapcsolatos előírások: a csökkentés mértéke az elkövetett cselekmény súlyától függően 25, 50, illetve 100 százalék lehet. *Ez a jogkövetkezmény a még ki nem fizetett tizenharmadik havi fizetésre vonatkozhat.* Ha az eljárást a tizenharmadik havi fizetés kifizetése előtt indították meg — de nem fejezték be — a kifizetést, az eljárás befejezéséig, illetve a határozat jogerőre emelkedéséig függőben kell tartani.

A bérfejlesztésből való kizárás, továbbá a bértételi előmenetel elhalasztása az adott fizetési osztályon belül bértételváltás és az egy bértételen belüli bérváltozás kizárását jelenti a jövőre nézve, legfeljebb azonban egy év időtartamra.

A kollektív szerződés nemcsak a hátrányos jogkövetkezményeket, hanem azon eljárás rendjét is meghatározta, amelyben azt a munkáltató kiszabhatja.

A munkavállalóval szemben hátrányos jogkövetkezményeket a munkáltatói jogkör gyakorlója szabhat ki. Ennek alap- és különleges eseteit a kollektív szerződés részletesen leírja. A jogkör gyakorlója vizsgálóbiztost bízhat meg.

Hátrányos jogkövetkezmény tárgyában munkáltatói intézkedés a kötelezettségszegés felfedezésétől számított egy hónap (szubjektív határidő), illetve az elkövetésétől számított egy év eltelte után (objektív határidő) nem hozható. Ezen idő alatt a cselekmény elévül.

Ha a munkavállalóval szemben kötelezettségszegés miatt eljárást indítanak, erről, valamint az eljárás megindításának okáról őt írásban értesíteni kell.

Garanciális előírás, hogy a vizsgálat során nemcsak a terhelő, hanem a munkavállaló javára szolgáló körülményeket is fel kell tárni.

Előírás az is, hogy a hibáztatott dolgozót minden esetben meg kell hallgatni és módot kell adni arra, hogy védekezését előterjessze. A dolgozó természetesen jogi képviselőt vehet igénybe, aki az eljárás bármely szakában jelen lehet. Az eljárás során történt meghallgatásokról jegyzőkönyvet kell felvenni. Ebből egy példányt a meghallgatott dolgozónak át kell adni. Az eljárás alá vont dolgozó a vizsgálat során az ügyre vonatkozó iratokba folyamatosan betekinthet és azokról jegyzeteket készíthet.

A vizsgálat lezárását követően a vizsgálati anyagot az eljárás alá vont dolgozóval ismertetni kell. Az ismertetés tényéről vagy ha észrevételei vannak, erről a dolgozónak írásban kell nyilatkoznia.

Ha a vizsgálatot vizsgálóbiztos folytatta le, a dolgozó kérheti, hogy őt a jogkör gyakorlója személyesen hallgassa meg.

A munkáltatói intézkedés tárgyában hozott határozattal szemben a munkavállaló munkaügyi jogvítát kezdeményezhet. Ennek legegyszerűbb módja, ha a dolgozó felkeresi a VSz helyi szervezetét és ott kérésére rendelkezésére bocsátják az e célra szerkesztett formanyomtatványt, melyet kitölt és átadja a jogkör gyakorlójának. *Ennek határideje tizenöt nap.* A nyomtatvány kézhezvételétől számított nyolc napon belül egyeztetést kell tartani. Célszerű, ha az egyeztetésre a dolgozó a VSz tisztségviselőjét meghívja, aki érdekvédelmet nyújt számára.

Amennyiben az egyeztetés nyolc napon belül nem vezetett eredményre, a dolgozó tizenöt napon belül keresettel fordulhat a munkaügyi bírósághoz. Bíróság előtti képviseletet a szakszervezet a Munka Törvénykönyve 19. §. (3) bekezdése értelmében csak tagjai részére nyújthat.

A hátrányos jogkövetkezmények alkalmazását illetően fontos érdekvédelmi feladatok is jelentkeznek a szakszervezeti tisztségviselők számára. *Mindenekelőtt figyelemmel kell kísérni, hogy a hátrányos jogkövetkezmények helyett ne alkalmazzanak rendkívüli felmondást.*

Ügyelni kell arra is, hogy a kollektív szerződésben leírt szabályokat betartsák, és a dolgozó számára a védekezés lehetőségeit messzemenően biztosítsák. A konkrét védekezéshez a VSz helyi tisztségviselője nyújtson segítséget. A VSz-tisztségviselőknek konkrét teendőik vannak a jogorvoslat intézése során is.

A VSz tisztségviselői mindezzel nagyban hozzájárulhatnak ahhoz, hogy a munkavállaló ne érezze magát kiszolgáltatottnak.

A tisztségviselőknek figyelemmel kell kísérniük, hogy a kollektív szerződés vonatkozó (ismertetett) szabályai mennyiben válnak be a gyakorlatban. Tapasztalatokat kell szerezni arról is, hogy az új kollektív szerződésben szükséges lesz-e a szabályok változtatása.

Dr. Garabon Sándor

A VSz női választmányának állásfoglalása és tiltakozása

A VSz női választmánya október 5-i ülésén az alábbi véleményét fogalmazta meg:

— Tiltakozunk a női nyugdíjkorhatár emelése ellen, amely növelné a munkanélküliséget. A nők egészségi állapota nem indokolja, durva, előkészítetlen lépésnek tartjuk.

— A magzati élet védelméről készült törvényjavaslat (abortusztörvény-tervezet), a jelenlegi gyakorlathoz képest antihumánus, bürokratikus. Kiépítetlen hálózatban gondolkodik. Támogatjuk a várandósági pótlék bevezetését, de javasoljuk az anyasági segély megtartását is.

— A MÁV bértarifa bevezetésekor megígért fél év utáni legszükségesebb korrekciók elmaradtak. Kereskedelmi, pénztárszolgálati besorolásoknál, szakmunkás területeken súlyos feszültségeket kell újabb fél évig magunkkal cipelni.

— *A február 1-jétől esetenként bekövetkezett keresetcsökenést a MÁV a mai napig nem rendezte.* (A januári alapbér elérte a 100 százalékot, a műszakpótlék csökkent 10 százalékot.) *Az említett kompenzációra szóban többször igéretet tettek, intézkedés azonban nem történt.*

— Az üzemitanács-választások fontos esemény, a munkavállalók részvételi jogának törvény szintű biztosítása. Valamennyi dolgozót felszólítunk, hogy éljen törvényes jogával és vegyen aktívan részt az üzemi tanács helyi megalakításában, támogassa a Vasutasok Szakszervezete jelöltjeit.

Vasutasok Szakszervezete
női választmánya

★

A VSz női választmánya, csatlakozva a győri Ringa Húsipari Vállalat szakszervezeti tanácsának felhívásához, tiltakozik a nők nyugdíjkorhatárának emelése ellen.

— A tervezett lépés súlyosan sérti a nők érdekeit.

— A munkanélküliek számát évi 60 ezer fővel növeli.

— Adminisztratív döntés, melyet hatásvizsgálat nem előzött meg.

— Az intézkedés módja figyelmen kívül hagyja az ENSZ Nőegyezményét, melyet hazánk is ratifikált.

Követeljük egy országos nőparlament összehívását!

Rólunk, nélkülünk ne döntsenek!

Újabb levélváltás

Gyűrűzik a vétóvita

Lapunk 17. számában, Privatizáció, vétóval címmel közöltük, hogy a Vasutasok Szakszervezete Területi és Tagozati Tanácsa, a MÁV különböző szakszolgálati ágainak, igazgatóságainak átalakításával, átszervezésével kapcsolatban kiadott munkáltatói intézkedés ellen kifogást nyújtott be a MÁV vezérigazgatójához. E témával kapcsolatban az alábbi levélváltás történt Csárádi János és Papp Pál között.

Tisztelt Elnök Úr!

A 491/1992. szám alatt benyújtott kifogásával kapcsolatban álláspontomat az alábbiakban foglalom össze:

A kifogás tárgyává tett szervezési kérdések egy önök által is ismert és elfogadott átalakítási folyamat következetes és kényszerű végrehajtásának részét képezik, önmagukban nem értékelhetők. *Kifogásuknak ebből a szempontból tehát jogi, illetőleg érdemi alapja nincs.*

Fel szeretném hívni figyelmét arra is, hogy a vonatkozó szervezési terveket tartalmazó „A MÁV tervezett racionalizálási intézkedései, valamint a vasútüzemhez szorosan nem kapcsolódó tevékenységek szervezeti továbbfejlesztésének, illetve gazdasági társasággá alakításának tervezete és feltételei" címet viselő anyagot a szervezési iroda már 1992. május 12-én elküldte véleményezésre szervezetüknek.

A Vasutasok Szakszervezete élt is ezzel a jogával. A vélemény alapján folytatott megbeszélés eredményéről a szervezési Iroda 1992. július 6-án kelt Gy. 11—200/1992. számú átiratában részletesen tájékoztatta elnök urat, utalva arra, hogy a VSz véleményét több ponton figyelembe is vette.

Ami a kifogásban említett másik kérdéskört, *„A területi igazgatóságok helye, szerepe a Magyar Államvasutak szervezetében"* tárgyú anyagot illeti: 1992. július 23-án Gy. 11—207/1992. (ad. 3033/T/1992.) szám alatt *Sipos* vezérigazgató-helyettes úr küldte meg tájékoztatásul. Az említett átiratban utalt arra, hogy ugyanerről a témáról szóbeli ismertetőt is tart. Ez utóbbi 1992. augusztus 31-én megtörtént. A konzultációval egybekötött szóbeli tájékoztatón jelen volt a VSz alelnöke is.

A kifejtettekre tekintettel érthetetlennek tűnik számomra az az állítás, hogy a munkáltató nem tette lehetővé a VSz számára a kérdéses anyagok véleményezését. Erre ugyanis több alkalommal, akár írásban, akár szóban lehetőségük volt, és azzal hellyel-közzel éltek is.

Végezetül, de nem utolsósorban, utalnom kell arra, hogy az üzemi tanácsi választásokig — tekintettel az Mt. 29. § (2) bekezdése második fordulatára — a kifogásolás joga csak azt a (szakmai) szakszervezetet illeti meg, amely az adott foglalkoztatási csoporthoz (szakmához) tartozó munkavállalók legalább kétharmadát tömöríti.

Álláspontom, hogy a Vasutasok Szakszervezete — mint nem tisztán szakmai szakszervezet — e jogszabályi rendelkezés körébe tartozónak nem tekinthető.

Az Mt. 23. § (5) bekezdésben foglalt *„felfüggesztés"*-t nem áll módomban gyakorolni, miután az átszervezés — mint ez ön előtt is ismeretes — hosszabb folyamat, még korántsem fejeződött be, tehát „intézkedés"-ként az egyes szakaszok nem kezelhetők. Azt pedig továbbra is fenntartom, hogy a szóban lévő kérdésekben szervezeteink között lezajlott információcsere a jogszabály szerint is *„feljogosít"* bennünket az előkészítő munkálatok folytatására.

Fentiek alapján a benyújtott kifogást nem áll módomban elfogadni, s kérem, hogy együttműködésünk további elmélyítési szándékának biztosítékaként is szíveskedjék vizsgálat tárgyává tenni annak soron kívüli visszavonását.

Ennek elősegítése érdekében 1992. október 16-án 11 órakor a MÁV Vezérigazgatóság 129 számú tárgyalójában a járműjavító ágazat gazdasági és szakszervezeti vezetői részére megbeszélést tartok.

Kérem, az ön személyes részvételét, továbbá a VSz alelnökei, a Járműjavító Intéző Bizottságának elnöke, valamint az üzemek szb-titkárai részvételét biztosítani szíveskedjék.

Az építőipari ágazat hasonló problémáinak közös megoldása érdekében, később egyeztetett időpontban kezdeményezek megbeszélést.

Budapest, 1992. október 13.

Csárádi János

★

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Hivatkozva a 4366/T/1992. számú telefaxára közöljük, hogy a 491/1992. szám alatt benyújtott kifogásunkat továbbra is fenntartjuk és kérjük, hogy az egyeztető tárgyalás helyét és idejét mielőbb kijelölni szíveskedjék.

Bízunk abban, hogy a MÁV vezetése az egyeztető tárgyalást fel kívánja használni egy, a mindkét fél érdekeit rögzítő megállapodás megkötésére.

Mint érdekvédelmi szervezet, a munkavállalókat képviseljük, és nem hisszük, hogy a MÁV-nál folyó racionalizálási, átalakítási terveket a MÁV vezetése a munkavállalók véleményének ismerete nélkül kívánja megvalósítani.

A Vasutasok Szakszervezete már több ízben tanújelét adta azon szándékának, miszerint nem kívánja gátolni a „MÁV 2000" név alatt ismert vállalat fejlesztési koncepció megvalósítását.

A tervezett intézkedések végrehajtását az érdekek azonosságától vezérelve csak kölcsönösen elfogadott gyakorlatnak megfelelően tudjuk támogatni.

A tárgyi kifogásunkat azért voltunk kénytelenek megtenni, mivel azt tapasztaltuk, hogy a végrehajtás terveinek összeállításánál nem vették figyelembe az állásfoglalásunkban közölt munkavállalói észrevételeket, véleményeket.

„A MÁV tervezett racionalizálási intézkedései, valamint a vasútüzemhez szorosan nem kapcsolódó . . . stb." című szervezési terveket tartalmazó anyagot az ön által jelzett időben megkaptuk és a soros testületi ülésen a VSz Területi és Tagozati Tanácsa által elfogadott „Állásfoglalását" kialakította. Az állásfoglalást kiegészítette egy magyarázó résszel is. Az így összeállított anyagot 1992. május 29-én átadtuk a MÁV Vezérigazgatóság szervezési irodájának (iktatószámunk: 40/1992. III.).

Az állásfoglalásunkban egyértelműen megfogalmaztuk, hogy az nem tekinthető a tárgyi, szervezési intézkedéseket tartalmazó anyag véleményezésének. *Ahhoz, hogy felelősségteljes véleményt tudjunk összeállítani, kiegészítéseket, számításokat, indoklásokat kértünk.*

A Vasúti Érdekegyeztető Fórumon a kérdéssel foglalkozva a szervezési iroda vezetőjének kérésére a VSz két szakértője az átadott „Állásfoglalás" tartalmának részletes ismertetésére vállalkozott.

Sajnálatos módon a szervezési iroda a Gy. 11—200/92. Sz. I. számú levelében ezt az ismertetést, mint a VSz véleményét és az anyag elfogadását jelentő lépésnek tekintette és kezelte. *A VSz 1992. július 9-én a 222/1992. I. számú levelében a helyzet tisztázása érdekében kifejtette álláspontját és továbbra is szorgalmazta a kért kiegészítések megküldését.*

A kifogásunk másik kérdésével kapcsolatban közölt tények egyeznek az eseményekkel, azonban a VSz álláspontja az, hogy a két kérdést egymástól elválasztani, azokat külön kezelni nem lehet. *Sipos* vezérigazgató-helyettes úr szóbeli tájékoztatása alkalmával is számtalan kérdés maradt megválaszolatlanul. Vártuk a folytatást. Erre azonban a mai napig nem került sor.

Levelével kapcsolatban mindenekelőtt utalnom kell arra, hogy a szakszervezeti kifogás intézésének az ön által választott módját a Munka Törvénykönyve nem ismeri. Kifejtett álláspontja szerint a munkáltató a kifogással nem ért egyet. Erre az esetre a Munka Törvénykönyve 23. § (4) bekezdése egyértelműen rendelkezik: *„egyeztető tárgyalásnak van helye".*

A benyújtott vétóval kapcsolatban ismételten kérem javaslatát az egyeztető tárgyalás időpontjára vonatkozóan.

Ismételten idézem az Mt. 23. § (5) bekezdését, ez is egyértelmű: *„A kifogásolt intézkedést az egyeztető eljárás eredményes befejezéséig, illetve a jogerős bírósági döntésig végrehajtani nem szabad."*

Levelének tartalmával kapcsolatban kénytelen vagyok megjegyezni, hogy a vétót illetően a munkáltató partner, és nem „elbíráló" szerepkörben van.

E hó 16-i értekezletre szóló meghívást köszönjük, szakszervezetünk képviseltetni fogja magát, meg kell azonban jegyeznem, ez nem helyettesítheti a vétóval kapcsolatos egyeztető tárgyalást.

Végül megjegyzem, hogy kifogásolási jogunk az Mt. 29. § (2) bekezdésén, véleményezési jogunk az Mt. 65. § (3) bekezdés a) pontján alapszik.

Budapest, 1992. október 14.

Papp Pál

A veszteséges német vasutak

Az állami tulajdonban levő német vasutak vesztesége *Heinz Dürr* elnök sajtónyilatkozata szerint 1992-ben 13-14 milliárd körül alakul, valamivel meghaladva a korábbi beütemezett 12,5 milliárd márkát.

Ezen belül a nyugatnémet Bundesbahn 8—9 milliárd márka, a keletnémet Reichsbahn pedig több mint 5 milliárd márka deficit elé néz. (Tavaly a Bundesbahn 5,3 milliárd márka, a Reichsbahn pedig 4,3 milliárd márka veszteséget jelentett.)

A deficit tehát növekedett, és ez elsősorban abból adódik, hogy a keleti tartományokban a tehergépkocsik erős konkurenciát jelentenek, a nyugati tartományokban pedig a gazdaság gyengülése folytán csökkent a szén és az acél iránti kereslet.

A bringások kezdeményezése

A bringamunkacsoport és a „városi biciklizés barátai" tárgyalásokat kezdeményez a MÁV-val a kerékpárszállítás kedvezőbb feltételeinek megteremtése érdekében. Azt szeretnék elérni, hogy a bicikliket poggyászként szállíthassák, vagyis — legalább a vagon peronján — együtt utazhassanak kedvenceikkel. A kerékpárt jelenleg csomagként kezeli a MÁV, ami a bringások számára nem kedvező, mert nem minden szerelvényhez tartozik postakocsi, így néha már órákkal az indulás előtt a pályaudvaron kell vesztegelni, és mert a magára hagyott bicikli a szállítás során könnyen megsérülhet, sőt el is lophatják.

A pedálozás híveinek másik kérése: a kerékpártárolók kialakítása. Úgy gondolják: ha a biztonságos tárolás megoldódna, sokan választanák a kerékpár—vasút közlekedési kombinációt, vagyis egy környezetbarát közlekedési formát.

Érdekvédelem nélkül nem lehet demokrácia

(Folytatás az 1. oldalról.)

nos — egyelőre legalábbis — nem tudtunk eredményt elérni ebben a kérdésben. *A megoldás csak az lehetne, ha a parlament módosítana a Munka Törvénykönyvét*, és így lehetővé tenné, hogy a munka rendje a vasútnál is a vízi és légi közlekedési dolgozókéhoz hasonlóan alakuljon.

A szakszervezeti titkár nagy eredménynek tartja viszont, hogy sikerült kiharcolni: a munkáltató felmondása esetén azok, akik hosszú évtizedeket töltöttek el a vasútnál, nagy összegű végkielégítést kaphassanak. Például aki harminc évnél többet dolgozott vasutasként, azt tizenhárom havi átlagkereset illeti meg. Ha a munkáltató kényszerszabadságra kell hogy küldje a dolgozót, akkor — az eddigi hatvanöt helyett — most az átlagkeresete hetvenöt százalékát kell kifizetnie.

Ugyancsak kedvező a dolgozókra nézve, hogy ezentúl a munkakörhöz kapcsolódó előkészítő és befejező munkák a munkaidő részét képezik. Például eddig a dolgozó háromnegyed hétre járt be, de a munkaideje csak hét órakor kezdődött. Most a munkáltatónak ezt az időt is ki kell fizetnie, vagy túlóraként kell elszámolnia.

Az új kollektív szerződés „nyitva hagyta" a napi húszharminc perces étkezési szünet kérdését. A Munka Törvénykönyve szerint az étkezés a munkaidőn belül is biztosítható. A MÁV azonban csak bizonyos munkakörökben engedte meg ezt. A Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottsága viszont kiharcolta, hogy itt minden dolgozónál a munkaidő része lehessen az ebédidő.

— Az elért eredmények mellett persze gondok is vannak bőven — folytatja Vargáné. — *Például ilyen az utazó dolgozók pihenőnapjainak az új szabályozás szerinti kiadása.* A szükségesnél jóval kisebb az „utazók" létszáma. És hiába van engedélyünk, hogy száz személyt felvegyünk, ha a bértarifa olyan kedvezőtlen az ebben a munkakörben dolgozók számára. Ezek az emberek évek óta egyedül vannak a járatokon, holott legalább a távolsági vonatoknak egy plusz egy személlyel kellene közlekedniük.

Valamikor a forgalmi-utazók a vasút krémjéhez tartoztak, mára viszont csökkent a keresetük és még többletmunkájuk sincs. Havonta átlagosan tizennégyezer forintot visznek haza, annak ellenére hogy ez olyan munkakör, ahol természetesnek tekinthető, hogy a dolgozó néha nem tudja előre, hol tölti majd az éjszakát.

A szakszervezet minden problémára igyekszik megoldást találni. És ha ez nem is sikerül mindig, annyi bizonyos, hogy a gazdasági vezetés komolyan vesz minket. Tudja, mert tapasztalta, hogy *megalapozatlan kérésekkel, kidolgozatlan koncepcióval soha nem megyünk hozzájuk.*

— A nemrégiben aláírt kollektív szerződés módosítás csak december 31-ig lesz érvényes. Tehát most kezdődik minden elölről?

— Sajnos a kollektív szerződéseket csak egy évre hajlandó aláírni a munkáltató, így valóban az a helyzet, hogy alig hogy életbe lépett a módosítás, *máris elkezdjük gyűjteni a véleményeket a jövő évi szerződésre. Ez egy folyamatos harc, amit meg kell vívnunk.* Munkánk akad bőven, hiszen sok mindent szeretnénk elérni. Például a bértarifarendszerrel kapcsolatos tárgyalásoknak már jóval előbbre kellene tartaniuk. A munkáltató februárban megígérte, hogy fél év letelte után felülvizsgálja a béreket, ennek a mai napig nem tett eleget.

A bértarifa életbe lépésekor a legalacsonyabb fizetésűeknek — körülbelül harmincharmincöt emberről van szó — csökkent a jövedelmük. Az ő munkabérük ugyan s nem emelkedett, ugyanakkor a műszakpótlék tíz százalékkal csökkent. Ennek nem lett volna szabad megtörténnie, és hogy így esett, az rossz fényt vet a munkaltatóra. A bértarifával sok egyéb gond is van. A műszaki kocsiszolgálatnál a több szakmával rendelkező szakmunkások besorolása nem megfelelő. Az is méltánytalan, hogy a kocsivizsgálóknál csak az ugyanilyen munkakörben eltöltött időt számítják bele a gyakorlati időbe. Ez azért is diszkriminatív, mert kocsivizsgáló csak akkor lehet valaki, ha előzőleg más munkakörökben is gyakorlatot szerzett.

Ostromolják a szakszervezetet a dolgozók, hogy harcolja ki a bérfejlesztést, mert a jövedelemnövekedés ebben az évben — különösen a budapesti dolgozóknál — nem érte el az infláció mértékét. A kiemelt forgalmi jutalékot az idén a MÁV alapbéresítette. Ha ezt 1993-ban nem kezelik valamilyen úton-módon külön, akkor ez elviselhetetlen bérfeszültséget okoz majd.

— Az új kollektív szerződés előkészítésén kívül van-e még az idén kiemelkedően fontos feladata a szakszervezetnek?

— *Most készítjük elő az üzemitanács-választást.* Ezekben a napokban alakultak meg a választási bizottságok, a műszaknál október 9-én, az állomásnál pedig 12-én. Mi olyan jelölteket indítunk a választásokon, akik közmegbecsülésnek örvendenek. Az üzemi tanács törvényi úton teszi lehetővé a dolgozók beleszólását, ezért is bízom benne, hogy a megfelelő előkészítés eredményeképpen minél többen részt vesznek majd a MÁV-nál december 8-a és 10-e között megtartandó választásokon.

— Hogyan ítéli meg a szakszervezetnek napjainkban betöltött szerepét?

— *Soha ilyen nagy szükségük nem volt a dolgozóknak az érdekképviseletre, mint ma.* Én nem tudok elképzelni demokráciát szakszervezetek nélkül. Egy demokratikus államnak a munkavállaló is része. Ahol pedig munkavállaló van, ott érdekképviseletnek is kell lennie. Nagyon fájlalom, hogy nálunk, Magyarországon az érdekegyeztetés még gyerekcipőben jár. Ahogy a kormány kezeli — illetve inkább azt mondanám: lekezeli — az Érdekegyeztető Tanácsot, vagy ahogy sok munkáltató viszonyul az érdekképviseletekhez, az sok mindent elárul.

Sok helyen nem tudnak kollektív szerződést kötni, a dolgozók fölött nincsen semmilyen „védőernyő". És még ebben a helyzetben is vannak, akik nem tudják értékelni a szakszervezetet. Pedig aki most kilép, az tulajdonképpen a saját érdekeinek védelméről mond le. De úgy látom — mondta befejezésül *Varga Gyuláné* —, a tendencia nem ez. Ahogy nő a munkanélküliség, úgy ismerik fel egyre többen, milyen nagy szükség van a kollektív szerződésre.

Megkérdeztünk néhány tagot, illetve tisztségviselőt is arról, mit várnak most a szakszervezettől. *Bolla József* kazánházi művezető, szakszervezeti főbizalmi szerint tudatosítani kell az emberekkel, hogy kollektív szerződést csak a szakszervezet tud kötni.

— Nálunk, a MÁV-nál olyan a „kollektív", mint a tízparancsolat. *A szakszervezetek manapság sokaknak útjában vannak.* A kormány is úgy intézi, hogy „a saját levükben főjenek", mert amíg a vagyonmegosztással foglalkoznak, kevesebb energiájuk marad, hogy a kormány tevékenységét támadják.

Nehéz ma az érdekvédelmi munka, mert az emberek fásultak, sokan csak a pénzt hajtják. Ettől függetlenül mondhatom, nálunk, a legtöbb dolgozó tudja és elismeri: a kedvező kollektív szerződést a szakszervezet harcolta ki.

Diószegi Sándor, a fiókműhely gépi forgácsolója, szakszervezeti bizalmi úgy látja: ha valami nem úgy megy, ahogy kellene, az emberek mindjárt megkérdezik: *ilyenkor hol van a szakszervezet?* A dolgozók körében állandó beszédtéma az új bértarifarendszer, amely a réginél sokkal kedvezőtlenebb, azonkívül igazságtalan és következetlen. A legtöbben ez ügyben is a szakszervezetért kiáltanak, holott itt az szb sajnos nem sokat tehet.

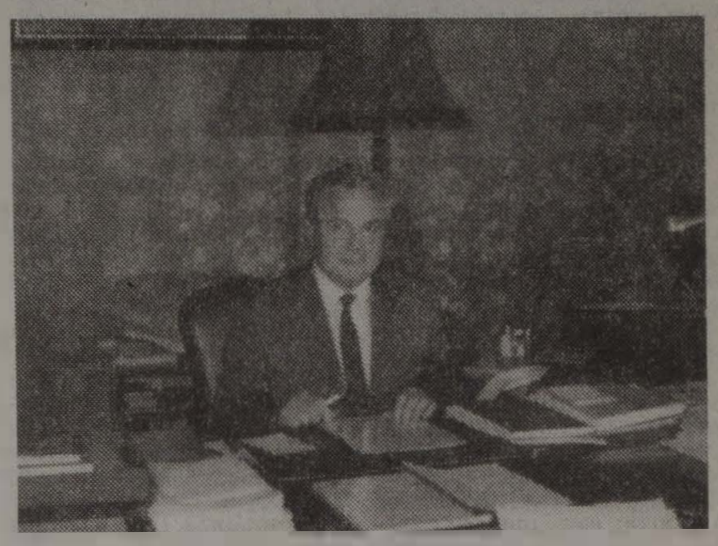
Rosta István forgalmi vezénylő százhatvan embert irányít, közülük körülbelül száz a VSz tagja.

Ahogy mondja, a legnagyobb gondja az emberhiány. Emiatt több dolgozónak nem is tudta kiadni a szabadságát, ez számára komoly lelki konfliktust okozott. Örültek, viszont a munkatársai annak, hogy a szakszervezet elérte: *az ebédidő ezentúl beleszámít a munkaidőbe.* Általában a kollektív szerződés kedvező visszhangra talált, de az is természetes, hogy az emberek mindig új és új eredményeket várnak a szakszervezettől.

Csop Veronika

„A szakszervezetekkel nincs bajom..."

(Folytatás az 1. oldalról.)



annyira fontos, mint Budapest agglomerációs körzete. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint hogy tavaly bevezettük Budapest és Miskolc között az InterCity forgalmat. Ugyanez Budapest—Hajdúszoboszló—Debrecen vonalon szeptember 27-től indult be. Nyíregyházának már huszonkét éve ígérgeti a MÁV, hogy átépíti a balesetveszélyes pályaudvart. Most a rossz pénzügyi helyzet ellenére is belekezdünk. Utasperon, aluljáró épül jövőre.

— A mai tarifák mellett már a vonat is luxusnak számít. Meddig emelkednek még a jegyárak?

— Nem célunk a tarifaemelés, de ha a kétkulcsos áfa elfogadásra kerül, s az infláció nem áll meg, sajnos ez kikerülhetetlen lesz.

— Az elmúlt két évben Kelet-Európa térképét alaposan átrajzolták. Hogyan érinti ez a MÁV nemzetközi fuvartevékenységét?

— Rendkívüli módon. Nem is a személyszállítást elsősorban, hanem az árufuvarozást. A Kis-Jugoszláviával szemben bevezetett embargó hatása az elmúlt négy hónapban háromMilliárd forint veszteséget eredményezett. A szerbek ma sem dolgozzák fel a menetleveleket, becslésünk szerint a háború óta a volt Jugoszlávia tartozása a MÁV felé több mint ötvenmillió svájci frankra rúg. A keleti piac katasztrofálisan összeomlott, és nem tud feltápászkodni. A FÁK országai egyszerűen nem tudnak fizetni, így az üzletkötések sem történhetnek megfelelő ütemben. Ilyen tekintetben még a románok a legkorrektebbek. Negyvenmillió svájci franknyi tartozásukból mintegy tizenegymilliónyit gabonaszállító kocsikkal törlesztettek, hatmilliót pedig a napokban utaltak át.

— Ha már a nemzetközi fuvarozásnál tartunk; ön annak idején azt ígérte a fehérvári járműjavítósoknak, hogy ők fogják gyártani majd a kamionok szállítására alkalmas kocsikat. Ezzel szemben ott is folyik a drasztikus leépítés.

— Az akkori ígéretemet ma is fenntartom. Budafok után hamarosan Szegeden is átadjuk a kamionterminált, így szükségünk lesz ezekre a kocsikra. Fehérváron egyébként szintén egyszemélyes kft.-t hoztunk létre, sajnos sok embertől kell megválni, s amint „beáll" az üzem, nem lesz akadálya az említett vagonok gyártásának.

— A privatizációval kapcsolatosan rengeteg kritikát kapott. Nagy vihart kavart például a MÁV-kórház fogtechnikai részlegének egyszemélyes kft.-vé alakítása.

— Való igaz, hogy az egész rosszul lett indítva. Az a jogász, *dr. Alberti Sándor*, akit a privatizáció irányításával megbíztam, már nincs is itt nálunk. A kedvezmények: a belföldi és külföldi szabadjegy, a lakásépítési kölcsön, a MÁV nyújtotta egészségügyi szolgáltatás továbbra is megilletik azokat, akik korábban a MÁV dolgozói voltak, s a privatizáció során veszélybe került a jogosultságuk. Sikerült elintéznünk a Nemzetközi Vasúti Jegyirodánál, hogy mivel a MÁV átszervezése nyomán jöttek létre ezek a kft.-k, a külföldi és belföldi jegy megmaradhasson a dolgozóknak. Azonban a kft. megalakulása után belépőket ez a kedvezmény már nem illeti meg.

— Az sem tette éppenséggel népszerűvé, hogy „karcsúsított". Sokan ezt egyszerűen az apparátus lefejezéseként aposztrofálták.

— A vezérigazgatóságon 1948 óta nem volt létszámcsökkentés. Akkor sajnálatos módon az ÁVH hurcolta el az embereket. Amikor ide kerültem, 845 fős létszám volt, ma hatszázan vagyunk. Ugyanez a helyzet a területi igazgatóságokkal is. Abszurdum, hogy az ezredfordulón a Trianonban kialakított területi elv érvényesüljön. Nincs szüksége egy ekkora vasútnak hat területi igazgatóságra. Felére csökkentettem: lesz egy Keleti, egy Budapesti és egy Nyugati. Az lenne a furcsa, ha ezt kitörő lelkesedéssel fogadnák azok, akiktől meg kellett válnunk.

— 1989-ben még budapesti vasútigazgatóként hathatós segítséget nyújtott a független szakszervezet(ek) megalakításához. Aztán ahogy múlt az idő, ezek többségükben ön ellen fordultak.

— Nekem magukkal a szakszervezetekkel nincs bajom. A VSz-szel, a mozdonyvezetőkkel, a VADESZ-szel, vagy, mondjuk, a miskolci szabad vasutas-szakszervezettel kifejezetten jó a kapcsolatom. Ez persze nem jelenti azt, hogy mindenben egyetértünk, hogy ne lennének vitáink. Én úgy tartom, hogy a szakszervezeteknek ellenfélnek, nem pedig ellenségnek kell tekinteniük a munkáltatót. És ezt intelligens módon kellene hogy tegyék. Nekem személyekkel van gondom, s hogy kikkel, azt a vasutasság előtt aligha kell nevesítenem... Mindenesetre egyik szakszervezet sem válhat a munkamegtagadás védőbástyájává.

— A Népszabadságnak adott interjúban olyasmi olvasható ki, ha a MÁV nem kapja meg a beígért állami támogatást, életbe lép az a bizonyos „nulla megoldás", és ön lemond.

— Magam is meglepődtem, hogy az újságíró ezt hámozta ki a mondanivalóból... Tény viszont, hogy nem először szólítottak föl a lemondásra. Nváron üzemszemlén jártam Szolnokon, utána vagy 250-300 dolgozó részvételével tartottunk aktívát. Ott kérdezte meg tőlem egy ceglédi mozdonyvezető, hogy mikor fogadom meg egyes szakszervezetek felszólítását, lemondok-e. Aztán elnézést kért, úgymond, a kényes kérdés miatt. Mondtam neki, hogy kényes kérdés nincs. Egyébként pedig nem áll szándékomban lemondani. Én úgy gondolom, hogy az alkalmasságomat a miniszternek kell megítélnie, nem pedig bizonyos szakszervezeti korifeusoknak. Olyan pletykát is hallottam már, hogy államtitkárrá avanzsálok. Erről csak annyit: én szeretem a vasutat; vasutas voltam világéletemben, és az is maradok!

Tódor János

Az érdekek racionalitása

Az integráció útján

Vélemények és vallomások a szakszervezetekről

A közszolgálati fiatalok minap megtartott III. országos találkozóján értelemszerűen az ifjúságpolitikai problémák álltak előtérbe, de szóba kerültek az alapvető szakszervezetpolitikai témakörök is. Miután az ifjúságpolitika kormányzati képviselői beszámoltak munkájukról, a szakszervezeti konföderációk meghívott vendégeitől is megkérdezték a hallgatók, hogy mit tesznek a fiatal munkavállalók érdekeinek képviseletéért.

A kérdés-felelet formájában zajlott párbeszédből különösen érdekes volt az a felszólaló, aki a következő két kérdést tette fel a szakszervezeti vezetőknek: *1. Szükség van-e ennyi szakszervezetre az országban? 2. Lesz-e, lehet-e egységes fellépés?*

Azért hozom ide, a Magyar Vasutas lapjaira az alábbi válaszokat, hogy e sorok olvasói is eljátszhassanak a gondolattal: mit válaszolnának ők e kérdésekre, és milyen következtetésekre jutnának a Vasutasok Szakszervezetének további tevékenységére vonatkozóan.

★

Szalai Jenő, a Liga Szakszervezetek ügyvivője a szakszervezeti pluralizmus mellett tette le a voksát. Úgy ítélte meg, a jelenlegi szakszervezeti struktúra még nem tekinthető véglegesnek. Ez még alakul, formálódik. A mostani 6-8 konföderáció megfelelőnek látszik, ez a létszám igazodik a parlamenti pártok létszámához. Nem jött még el az ideje annak, hogy csak egy szakszervezet működjék az országban, legyen ez akár a Liga is. Tudomásul kell venni — hangsúlyozta *Szalai Jenő* —, hogy jelentős politikai eltérések és gondolkodásbeli különbségek vannak még az egyes konföderációk között. Például a Liga és az MSZOSZ között. Egyebek mellett más a gazdasági szemléletük. Egynél tehát több konföderációra van szükség — vélte a Liga ügyvivője —, de nem biztos, hogy annyira, amennyi jelenleg a porondon mutatkozik.

Szükség van-e ennyi szakszervezetre? Ez a kérdés eldől majd magától — adta meg a tömör választ *Velki Pálné*, az Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés (ÉSZT) képviselője.

A monolit szakszervezeti mozgalom után természetesnek tekinthetjük az atomizálódás folyamatát — vélte *dr. Szabó Endre*, a Közszolgálati Szakszervezetek Szövetségének elnöke, s egyben a SZEF soros elnöke. A több konföderáció a rendszerváltás következménye. Véleménye szerint nem marad fönn ennyi szakszervezet. Ezt annál is inkább bizonyosra vehetjük, mert — *az atomizálódás után — máris elkezdődött az integrálódás.* De nem lesz belőlük monolit szerveződés. Az érdekek racionalitása lesz a szervező erő. Erőteljesebb integrációra számíthatunk, de reméljük, nem erőszakosra, nem mesterkéltre.

Sándor László, az MSZOSZ alelnöke egyértelműen válaszolt a feltett kérdésre: Nincs szükség ennyi szakszervezeti szövetségre. Már ez is sok. Néhány konföderáció mögött ugyanis nincs igazi tagság. Pluralizmusra szükség van, de a pártpluralizmust ne azonosítsuk a szakszervezeti pluralizmussal — figyelmeztetett. *Azt prognosztizálta, hogy a jövőben szűkebb szakszervezeti struktúra alakul ki. Tájékoztatásul felvillantotta az európai szakszervezeti térképet.* Eszerint: a német nyelvterületen egy szakszervezeti tömörülés létezik. A skandináv országokban: egy munkahely, egy szakszervezet. A déli országokban pedig egy munkahely, több szakszervezet. A gyakorlat tehát eltérő, a paletta sokszínű. Nálunk is a mi hagyományainknak, a mi viszonyainknak megfelelő szakszervezeti struktúrára van szükség.

★

Ugyancsak tanulságos volt az a két kérdés, amelyet egy másik felszólaló tett fel a konföderációk képviselőinek. *1. Mit tartanak szövetségük legfőbb erényének? 2. Mitől féltik magukat a legjobban?*

Íme a feleletek.

Sándor László, az MSZOSZ alelnöke: 1. Legfőbb erényünknek tartjuk szakértői gárdánkat és munkánk nyílvánosságát. 2. Mitől féltjük magunkat leginkább? A pofonoktól. Mert jut belőlük bőven. *Ám ha a kormány jelenlegi kiszorítósdi politikája nem változik, robbanás lesz.*

Szabó Endre, a Közszolgálati Szakszervezetek Szövetségének elnöke, a SZEF soros elnöke: Az erőteljesebb, jobb érdekvédelem felé haladás tűnhet fő erényünknek. Legjobban pedig a könyörtelen restrikciótól félünk: attól, hogy tovább tarthat a szakszervezetekben az erózió.

Velki Pálné: A mérleg nyelvének szerepét töltjük be. Erősségünk a konfliktusmegoldó képesség és a szakértői részvétel az érdekegyeztetésben. Mitől féltjük magunkat a leginkább? A megmérettetének

Szalai Jenő, Liga: Legfőbb erényünk? Okosak vagyunk, fiatalok vagyunk és alulról építkezünk. (És szerénvek vagytok — jegyezte meg egy hang derültség közepette.) Attól féltjük magunkat legjobban, hogy bürokrácia lehet a demokráciából.

Kárpáti Zsuzsa, a Szakszervezeti Ifjúsági Szövetség (SZISZ) elnöke: 1. Demokratikusan működünk. 2. Nem félünk semmitől, mert a főbb nehézségeken már túlvagyunk.

Kárpáti Sándor

Majdnem tíz évig

Önzetlenül dolgoztak a vasutasok érdekében

A társadalombiztosítás önkormányzati igazgatóságáról szóló 1991. évi törvény értelmében augusztus 31-vel megszűntek a munkahelyi társadalombiztosítási tanácsok, ideértve a Vasutas Társadalombiztosítási Tanácsot is. Ezek a szervek eddig a vitás társadalombiztosítási ügyekben ellátták a jogorvoslatot és a jogszabályban meghatározott esetekben méltányossági jogkörben jártak el.

A Vasutas Társadalombiztosítási Tanács a megyei társadalombiztosítási tanácsok számára biztosított jogosítványokat gyakorolta 1984. július 1-je óta az Országos Társadalombiztosítási Tanács elvi irányítása mellett. Ezeket a jogokat egy minisztertanácsi rendelet határozta meg. *Közel egy évtizedig végezte tevékenységét a vasutasság messzemenő érdekeit figyelembe vevő társadalmi szervezet.* E szervezetben a Vasutasok Szakszervezete irányításával közel ezer vasutas önzetlenül, térítés nélkül dolgozott, és különböző testületi szinteken hozta meg döntéseit.

A VTT a nyugellátás kivételes ellátását végző szakbizottsága működése során például 19—20 ezer benyújtott kérelmet tárgyalt meg és bírált el. A benyújtott kérelmeknek csak 12—15 százalékát utasították el. A kérelmezők jelentős része, főként özvegyi nyugellátottak kizárólag idős korra, nem kielégítő egészségi állapotra hivatkozással kérték nyugdíjuk felemelését. E tömegesen jelentkezők ügyét különös gonddal kezelte a bizottság.

Hasonló felfogásban és szellemben végezte munkáját a nyugdíjügyi szakbizottság is. E bizottság látta el a vasutas nyugdíjmegállapító szerv által hozott határozat elleni felszólamlások elbírálását, a kizárólagos mérlegelési, illetve mérséklési, elengedési hatáskör gyakorlását. *Működése során évente átlagosan 750—800 ügyet tárgyalt.*

A bizottság döntéséből levonhatjuk azt a következtetést is, hogy a MÁV Nyugdíjigazgatóság első fokon hozott határozatainak többsége jogszerű volt. A szakbizottságok közül a segélyezési bizottság nagy körültekintéssel járt el minden esetben annak érdekében, hogy a rendelkezésre álló segélyösszegeket azok részére juttassa, akik ténylegesen rászorultak. A bizottság a Rendkívüli Alap és a TBC-(Eü) keret terhére a rendelkezésre álló összegekből működése során elsősorban a társadalombiztosítási eseményekkel összefüggésben nyújtott segítséget.

A társadalombiztosítási tanácsok önálló munkajogi hatáskörrel rendelkező MÁV, GySEV gazdálkodószervezeteknél a szakszervezeti bizottságok mellett működtek. *A tt-k jogorvoslati, mérséklési és elengedési jogokat gyakoroltak.* E körben működésük során 820—850 elsőfokú határozatot hoztak, az üzemi baleset elismerésétől a táppénz megadásán át több ügyben. Az albizottságok hasonló témában másodfokon jártak el. Határozataik száma 440-480 között volt. VTT munkájának csak részét képezték a felsorolt tevékenységek, de ebből is megállapítható, hogy hiányozni fog ez a társadalmi közreműködés az elkövetkezendő időben. A törvény lehetőséget ad arra, hogy a tb önkormányzat létrejötte után, annak közgyűlése által megalkotott alapszabályban előírhatják a területi önkormányzatok létrehozását. *Szakszervezetünk több éve részt vesz a társadalombiztosítási reform előkészítésében,* a különböző tervezetekről véleményt alkot, és ennek során minden esetben a vasutas társadalombiztosítás önállósága mellett áll ki.

Reméljük, hogy ha más struktúrában is, mint ahogy a VTT eddig működött, de egy új vasutas társadalombiztosítási önkormányzat jön létre, amely hasznosítani tudja mindazokat a jó tapasztalatokat, amelyek a VTT működése során felhalmozódtak.

Pásku Jenő

A MÁV elnöke volt

Dokumentumkönyv Horthy Istvánról

Néhány hete — halálának 50. évfordulójára — jelent meg a *Horthy István repülő főhadnagy tragikus halála* című könyv, amelyet a Portugáliában élő *özvegy Horthy Istvánné* állított össze. A kötet némi feltűnést keltett és sikert aratott a könyvpiacon. A sajtóban több ismertetés, vélemény látott napvilágot, ezért most csupán két kortárs visszaemlékezésének közreadására szorítkozunk. Az egyik a szakembert, a rátermett vezetőt, a másik emberi tulajdonságának jellemzőit mutatja be.

★

Horthy István a budapesti József Nádor Műszaki Egyetem gépészmérnöki karán 1928-ban szerzett oklevelet. Tíz évet töltött a MÁVAG-ban mint főmérnök, majd vezérigazgató-helyettes, és 1940. június 1-jén nevezték ki a Magyar Államvasutak elnökének.

Ebben a beosztásában is megmutatkozott kitűnő elméleti felkészültsége, egészséges gazdasági érzéke, és hasznosíthatta az addig szerzett sokoldalú gyakorlati tapasztalatait. Munkatársai véleményét szigorú tárgyilagossággal mérlegelte, méltányos magatartásával tiszteletet szerzett, gyors döntéseivel, határozott és félreérthetetlen utasításaival elismerést váltott ki.

A gazdaságosság érdekében tett intézkedéseivel elérte, hogy az Államvasutak az ő vezetése alatt mutatott ki — hosszú évek deficitje után — először számottevő üzleti felesleget.

Az az idő az ország átmeneti területgyarapodásának korszaka volt. A rendkívüli események a vasúttal szemben a forgalom terén nagy igényt támasztottak. A békeidők forgalmának lebonyolítására is alig elegendő gördülőanyagokkal kellett a fokozott követelményeknek eleget tenni, és a visszacsatolt országrészek elhanyagolt vonalait helyreállítani. Meg kellett küzdeni az imperlumváltozással összefüggő tarifális kérdésekkel is. A feladatok nagyságát érzékelteti az a tény, hogy *Horthy István* elnöksége alatt a MÁV vasúthálózata 9326 km-ről 12 742 km-re emelkedett.

Nagy problémát okozott a kettészakított Erdély közlekedésének a megoldása. Az első lépés a szászlekence—kolozsnagyhidai keskeny vágányú vonal kiépítése volt. Méreteiben és a ráfordított összeg tekintetében nagyszabású, gazdasági, vasútpolitikai és stratégiai szempontból pedig szinte felmérhetetlen fontosságú műszaki feladatként jelentkezett a Szeretfalva—Déda közötti fővonalrész gyors megépítése. Az ezzel kapcsolatos tervek elkészítésében, számtalan tárgyaláson tevékeny részt vett az elnök, de a munka befejezését már nem érte meg.

Mint közlekedési szakember szükségesnek tartotta a közlekedéstudomány művelését és fejlesztését. Elősegítette a Magyar Közlekedéstudományi Társaság megalapítását, és a szaksajtóban közzétett értekezéseiben is kifejezésre juttatta elképzeléseit. Ezek egyikében behatóan foglalkozott a budapesti pályaudvarok sokat vitatott helyzetével, a Duna—Tisza-csatorna kérdésével és az autósztrádák új középeurópai hálózatával.

★

Emberséges magatartását szemlélteti a következő epizód, amely megmutatja: miként intézkedett, amikor bajba jutott beosztottján kellett segítenie.

Nyár volt. Az elnök várbeli lakásában ebédelt feleségével. Egy embert kísérnek hozzá, akin a forróságban ballonkabát van, lábán elnyűtt cipő, kilátszik belőle az ujja. Tisztességgel köszön és bemutatkozik: *Pál Elek* vagyok, kocsirendező a MÁV-nál. Mi tolatjuk a vagonokat, bujkálunk a kocsik alatt.

Az elnök emlékezett a névre és az ügyre. Sikkasztásért és csalásért elítélték, büntetését letöltötte, de a per-újrafelvételi eljárás során megállapították ártatlanságát és a bíróság visszahelyezte állásába. *Horthy* akkor elrendelte, hogy azonnal állítsák munkába volt szolgálati helyén és visszamenőleg folyósítsák a fizetését. *Pál Elek* jelenti azonban, hogy azóta két hónap telt el, de még nem vették vissza. Ruházatára pedig megjegyzi, hogy egyenruháját elvették, más nincs, ezeket a rongyokat könyörületből kapta.

Horthy István azonnal kivesz szekrényéből egy sötét öltönyt és odaadja neki azzal, hogy másnap reggel nyolckor jelentkezzék hivatalában. A megjelölt időben a kocsirendező előző napi „ruhájában" jelenik meg. Pár óra alatt nem lehet egy 197 cm magas ember öltönyét a mintegy 30 cm-rel alacsonyabb személy részére átalakítani. *Keltett is feltűnést!* Az elnök hívatja azt az igazgatót, akinek két hónapja kiadta az ügyet elintézésre. Újabb utasítás: *„Gondoskodj róla, hogy még ma szolgálatba álljon, és holnap egyenruhában jelentkezzék nálam, hogy a szolgálatát felvette és a fizetését visszamenőleg megkapta."*

Ez az intézkedési mód volt jellemző a MÁV akkori elnökére. Talán akadnak még az idős rákosrendezői nyugdíjas vasutasok között, akik emlékeznek az esetre.

★

A MÁV elnöki székétől akkor vált meg *Horthy István*, amikor 1942. február 19-én az Országgyűlés kormányzóhelyettessé választotta. Legközelebbi munkatársait a MÁV-tól vitte magával. A kabinetirodája főnöke, a titkára, az irodavezető, a két gépírónő és a két altiszt mind innen kerültek át. Összesen hét személy. Ennyi alkalmazottja volt a kormányzóhelyettesnek.

Horváth Károly

A VÁBE tisztújító közgyűlése

Alapszabály-módosítás ◊ Új név ◊ Vezetőségválasztás

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete október 10-re a MÁV Belvétel-ellenőrzési Igazgatóság konferenciatermébe hívta össze 91. közgyűlését. A MÁV Vezérigazgatóságát *Sipos István* vezérigazgató-helyettes képviselte.

Rövid beszámolójában *Márton András* megbízott ügyvezető elnök utalt arra, hogy az egyesület 98 éves fennállása alatt mindig a kisfizetésű vasutasok gondjain igyekezett segíteni és erre törekszik ma is. Most az általános elszegényedés miatt erre különösen nagy szükség van. *Egyre több a különböző jogcímeken járó segélyért jelentkezők száma.* Az egyesület egyedüli anyagi forrása a tagdíjbevétel. A vasútnál folyamatos a létszámcsökkentés, ez viszont nehezíti a tagszervezők munkáját. Mindenesetre azon vannak, hogy a jelenlegi 200 ezren felüli tagságot megtartsák, és a szolgáltatások szinten maradjanak.

Márton András a beszámolót tartja

Csökken a balatonfüredi üdülők kihasználtsága, hiszen a kedvezményes beutaló árát sem tudja már sok vasutas megfizetni. Ezért a három üdülő közül az egyiket, gazdasági szempontokra figyelemmel, bérbe kellett adni, a nagyüdülőt korszerűsítik, hőközpontot alakítanak ki, így ott néhány hétig nem fogadhatnak vendéget.

Az alapszabály módosításának előterjesztésekor megindokolták a közgyűlés összehívásának szükségességét. *Lakatos József* ügyvezető elnök rokkantsági nyugdíjba ment; az 1989. évi II. törvény újólag szabályozta az egyesületek működését; és végül, de nem utolsósorban az elmúlt évek jelentős inflációs hatása miatt emelni kell a tagdíjakat. A felsoroltak, valamint a költségek kímélése érdekében a választmány úgy határozott, hogy egyúttal a tisztújítást is végrehajtja.

Az alapszabály értelmében az egyesület új neve: *Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete.*

A tagsági díjak 1993. január 1-jétől egységesen havi 20 forinttal emelkednek. A tagdíjemelés ellensúlyozására a következő segélyösszegek tagságonként emelkednek.

A házassági segély kétévi tagsági idő betöltéséig 300 forint, ezt követően minden tagsági év után 200 forinttal emelkedik, de maximum 2000 forint; a gyermekszületési segély összege ötévi tagsági idő betöltéséig 600, 5-10 évi tagsági idő után 700, tíz év után 1000 forint. Halvaszületésnél szintén 1000 forint.

Gyermektemetési segély a gyermek tízéves koráig 800, 11-18 éves koráig 1000, egyetemista, főiskolás gyermek, vagy olyan 18. évét betöltött gyermek után, aki teljesen munka- és keresőképtelen volt, 1200 forint.

A betegségi segély 25 nap után 400, maximum 4800 forint, kórházi ápolási segély 10 nap után 400, maximum 3200 forint. Az árvasegély összege havi 800 forint.

A jelenlegi tanszersegélyt és a karácsonyi segélyt összevonták. *A nevelési segély* egy gyermek után 100, két gyermek után 300, három gyermek után 360, négy vagy több gyermek után 500 forint.

A nyugdíjsegély betöltött tagsági évenként 100, az öregségi segély ötévenként 600, a temetési segély 1000, a temetési segélykiegészítés 1500 forint. Ingyenes üdülésben részesülhetnek a tagok abban az évben is, amikor 35. tagsági évüket betöltötték. Az üdülésmegváltás összege ötévenként 800 forint.

Új segélyezési forma *a munkanélküliek szociális segélye.* Az a legalább húszévi tagsági idővel rendelkező tag, akinek munkaviszonyát megszüntették és ennek alapján munkanélküli segélyben részesül, hat hónapon keresztül — szociális körülményeinek figyelembevételével — 2000—3000 forint közötti egyesületi segélyt kaphat.

Az egyesület működése felett a törvényességi felügyeletet az ügyészség, biztosítási tevékenysége tekintetében a PM Állami Biztosításfelügyelet gyakorolja.

Az alapszabály az elfogadás napjától hatályos, kivéve a tagdíjak és a segélyek emelésére vonatkozó szakaszokat, amelyek 1993. január 1-jén lépnek életbe.

A hozzászólásokat követően megválasztották az új vezetőséget, a választmány és a számvizsgáló bizottság tagjait és póttagjait. Az egyesület elnöke *dr. Losonczy Gyula*, a MÁV Vezérigazgatóság főosztályvezetője, ügyvezető elnöke *Márton András* eddigi megbízott vezető.

Horváth

Megkezdődött a nyugdíjasok térítésmentes üdültetése

Október közepén két MÁV- és két vasutas biztosító egyesületi üdülőben megkezdődött az alacsony jövedelemmel rendelkező vasutasnyugdíjasok és házastársuk (élettársuk) gondozásos, térítésmentes üdültetése. Ezeket az időszakos szociális gondozókat a félszázalékos ÖTA már közel 20 éve működteti.

Az első gondozásos üdültetés 1974 őszén, a vonyarcvashegyi MÁV-üdülőben kezdődött. Ott évente 500 idős ember térítésmentes, gondtalan üdültetésére nyílt lehetőség. A megnövekedett igények miatt 1980-tól *Balatonfüreden*, 1985-től *Balatonbogláron*, 1990-től *Hévízen*, ez év őszétől pedig *Hajdúszoboszlón* is működik szociális gondozó.

Ebben a nyugdíjas ÖTA-tagok által kedvelt és nagyszámban igényelt támogatási formában az elmúlt öt évben, évente átlagosan 1600-an részesültek.

Bizonyára kevesen tudják, hogy *a gondozási költségeket, a MÁV-üdülők esetében 50-50 százalékban a MÁV-val megosztva viseli az ÖTA.* Még így is az összkiadásainak 10 százalékát fordították a gondozók működtetésére. Az egy főre jutó átlagos gondozási költség ugyanis 7700 forint.

Ebben az évben Balatonbogláron és Vonyarcvashegyen a MÁV-üdülőkben háromhetes, Hévízen a VABE, Hajdúszoboszlón pedig az EBSE üdülőiben *kéthetes turnusokban 1612 személy beutalására nyílik lehetőség. A gondozók működtetésére most 12 millió forintot fordít az ÖTA.* A beutaltak teljes ellátást kapnak és állandó orvosi és gondozói felügyeletet biztosítanak számukra.

Kik és milyen feltételek mellett vehetnek részt a térítésmentes, gondozásos üdültetésben?

Mint már említettük, az alacsony jövedelemmel rendelkező nyugdíjasok és házastársuk (élettársuk), ha valamelyikük ÖTA-tagsággal rendelkezik, s egy főre eső jövedelmük nem haladja meg a mindenkori kettős ellátás minimum összegét.

A beutalás iránt megnövekedett igények és a korlátozott férőhelyek miatt *a 80 életév feletti nyugdíjasok évente, a 70—80 év közöttiek két-, a 70 év alattiak háromévente utalhatók be.* A beutalásoknál elsőbbséget élveznek azok, akik eddig még nem vettek részt szociális gondozásban. A beutalókat az ÖTA területi ellenőre, a terület szakszervezeti nyugdíjas szervezője és a MÁV szociálpolitikai előadójából álló bizottság ítéli oda. Még egy tudnivaló: a jövő évi beutalási igényeket a nyugdíjas szakszervezeti csoportoknál és az ÖTA Irodánál, 1068 Budapest, Benczúr utca 41. szám alatt, a személyi és jövedelmi adatok egyidejű közlésével lehet jelezni.

Az ÖTA egyéb szolgáltatásait illetően is történtek az elmúlt időszakban olyan változások, amelyek elsősorban a betegség miatt támogatásra szorulók számára kedvezőek.

A parlamentben az év elején alkotott jogszabályok közül több is érintette az ÖTA szolgáltatásait. A társadalombiztosítási törvény módosítása következtében például szükség volt a táppénz kifizetéséhez kötődő ÖTA-segélyek feltételeinek az újragondolására. A választmány döntése értelmében a betegszabadság ideje alatt kórházba került ÖTA-tag a segélyt változatlanul megkapja. A táppénzes állománynyal azonos elbírálás alá esik a betegszabadság a tartósan keresőképtelen tagok esetében is.

A választmány az ÖTA gazdálkodását állandóan figyelemmel kíséri és forrást biztosít a segélyek összegének emeléséhez. *Ez év május 1-jétől például növekedett a kórházi napi segély, továbbá az egyszeri segély és a temetési segély összege.* A vasutas ÖTA-tagok kórházi ápolási segélye napi 60-ról 80 forintra emelkedett. Az egyszeri segélyhez is kedvezőbbé váltak a hozzájutás feltételei, a megszakítás nélkül, tartósan táppénzes állományban levő dolgozóknak.

A megszakítás nélkül 90 napig táppénzes állományban levő vasutasok részére *2000 forint*, az üzemi baleset következtében 90 napig táppénzes állományban levők részére pedig *3000 forint* egyszeri segély jár. Az ÖTA-tag egy évben többször is kaphat egyszeri segélyt. Természetesen ennek az a feltétele, hogy a kérelmezőnek, az első folyósítás után, megszakítás nélkül, továbbra is táppénzes állományban kell lennie. Ezután az egyszeri segélyt 90 naponként ismételten folyósítani kell mindaddig, amíg a dolgozó táppénzben részesül.

R. V. F.

Vasutas fúvószenekarok találkozója Tapolcán

Karádi László megnyitója

A vasutas-szakszervezet kezdeményezésére október 3-án és 4-én Tapolcan rendezték a IV. Országos Vasutas Fúvószenekari Találkozót. A házigazda a VSz Batsányi János Művelődési Központja volt.

A vasutas-szakszervezet a Nemzetközi Kulturális Egyezmény (FISAIC) tagjaként mindig támogatta a nemzetközi szintű, a magyar vasutasság kulturális tevékenységét reprezentáló programokat és a vasutas kulturális hagyományok megőrzését szolgáló rendezvényeket. Így jött létre a VSz és a MÁV közös anyagi támogatásával e kétnapos színvonalas tapolcai rendezvény is.

A találkozó fővédnöke *dr. Kurucsai László*, a MÁV Vezérigazgatóság főosztályvezetője volt. Védnökei: *Sibak András*, Tapolca város főpolgármestere és *Pallos György*, a vasutas-szakszervezet alelnöke. A rangos esemény megnyitóünnepségén megjelent *Papp Pál*, a vasutas-szakszervezet elnöke is.

Karádi László, a szombathelyi intézőbizottság elnöke méltatta a hagyományőrző vasutas fúvószenekari találkozók jelentőségét. Ezután a közel 300 zenész alkotta hat fúvószenekar fellépésére került sor Tapolca varázslatos szépségű, egyedi hangulatú tavának partján.

A Tapolcai Ifjúsági Bányász Fúvószenekar műsorával kezdődött a mindvégig jó hangulatú előadás, amelyet Kiskunhalas, Békéscsaba, Miskolc, és Szeged fúvószenekarainak fellépése követett. Az előadást a nívós, nagy létszámú Pécsi Vasutas Koncert Fúvószenekar műsora zárta. A zenekarok rendkívül jól választott repertoárjai a legkülönbözőbb stílust és hangulatot tükrözték, élvezetes játékkal nyűgözték le a közönséget.

Az estébe hajló szabadtéri program befejezése után a tapolcai Helyőrségi Klubban rendezték a zenekarok baráti találkozóját, amelyen *Papp Pál*, a VSz elnöke oklevelet és emléktárgyakat adott át a találkozón fellépő zenekarok számára. Kedves figyelmesség volt a házigazda művelődési központ részéről a Batsányi Táncegyüttes ajándékműsora, amely nagy közönségsikert aratott.

A IV. Országos Vasutas Fúvószenekari Találkozó záronapján — az októberi hűvös idő ellenére — a város polgárainak figyelmét élvezve a fúvószenekarok térzenét adtak Tapolca különböző pontjain, majd közösen vonultak a költő *Batsányi János* szobrához. Ott a város polgármestere, *Sibak András* meleg szavakkal méltatta a VSz kezdeményezésére létrejött Országos Vasutas Fúvószenekari Találkozó sikerét, és kifejezte reményét, hogy Tapolca városa a jövőben is otthont adhat ennek a rangos vasutas zenei találkozónak.

Ezután a VSz képviselői és a polgármester megkoszorúzták Batsányi János szobrát.

★

A IV. Országos Vasutas Fúvószenekari Találkozó sikeréért sokat tett a tapolcai művelődési központ igazgatója, *Zentai Gábor*, aki levélben mondott köszönetet a rendezők nevében is azért, hogy a vasutas-szakszervezet elnöke személyesen is részt vett a rendezvényen.

Berényi Klára

Mi történt a paraolimpián?

Beszélgetés Szekeres Pál olimpiai bajnokkal

A IX. paraolimpiát szeptember 3. és 14. között rendezték Barcelonában, a XXV. nyári olimpia helyszínén. A kilencvenkét országból érkezett mintegy 4000 résztvevő 15 sportágban mérte össze erejét. Hazánkat 42 versenyző és 9 sportvezető képviselte a versenyeken, ahol négy magyar aranyérem született. Tőrvívásban *Szekeres Pál* szerezte meg az olimpiai bajnoki címet, aki a BVSC és az MMS elnökségének tagja, valamint a BVSC vívószakosztályának elnökhelyettese.

A kiváló tőrvívó a szöuli olimpián és a lausanne-i világbajnokságon bronzérmet nyert, ezt követően két Világkupa-versenyen diadalmaskodott, és az Universiadékon is kiválóan szerepelt. Mint köztudott, 1991. április 23-án a vívóválogatottat szállító autóbusz utasaként súlyos balesetet szenvedett. A nagyszerű sportember felépülése után a mozgássérültek között folytatta a vívást. *Sulyos csigolyatörése utan alig fél évvel Németországban a mozgássérült vívó Európa-bajnokságon aranyérmet nyert.*

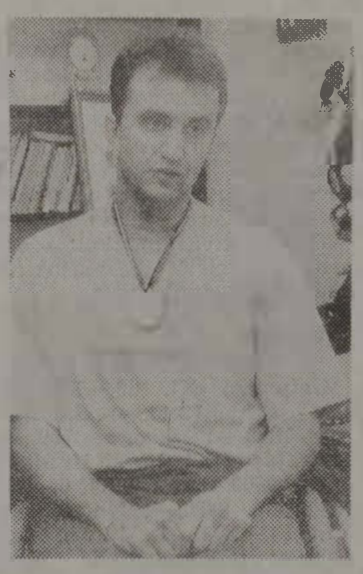
— Az ottani tolószékes vívók vezetője, *Wolfgang Kempf* hívott meg a versenyre, és előtte az edzőtáborukba — emlékezik vissza *Szekeres Pál*

— *Milyen benyomásokat szerzett Barcelonában?*

— Együtt látni ennyi fogyatékost megrázó dolog, de érdekes, hogy ez a nézőket egyáltalán nem zavarta. Minden verseny telt ház mellett zajlott. Tudomásom szerint több mint harommillió nézője volt a paraolimpiának. Talán első hallásra ez túl soknak tűnik, ám ha figyelembe vesszük, hogy több olyan csarnok is volt, ahova legalább tízezren befértek, az atlétikai stadionba pedig ötvenezren, akkor ez a szám nem irreális.

— *Látott-e más versenyeket is, kivált, ahol magyarok is szerepeltek?*

— Az úszáson és a fekvenyomás-versenyen voltam kint, és már órákkal előtte sorban



álltak a nézők, hogy bejuthassanak. Természetesen a vívason is, de oda is nehéz volt bejutni, mivel egy 1600 szemelyes csarnokban zajlott. Ez a mi sportágunkban tekintélyes nézőszámnak számít, nem beszelve arról, hogy még a lépcsőkön is ültek.

— *Az olimpiai faluban voltak elszállásolva?*

— Igen, de nem ugyanott, ahol korábban a magyarok laktak, mivel kisebb volt a létszám, és azt a reszt lezárták. Olyan házakban laktunk, amit úgy alakítottak át utólag, hogy a mozgássérültek is tudjanak bennük közlekedni.

— *Esélyesként indult, hiszen a balesete előtt is világklasszis vívónak számított. Megítélése szerint milyen szinvonalú volt a mezony, hányan indultak?*

— Sokan ugy gondolták, elég ha csak kimegyek, máris átvehetem az aranyérmet. De hát ez korántsem volt ennyire egyszerű. A profi múltam előnyt jelentett, viszont fizikailag sokkal hátrányosabb helyzetben voltam, mert akik már 5, 10 vagy akár 20 éve versenyeznek, lényegesen erősebbek nalam. Azáltal, hogy erősebb a karjuk, hosszabb távon gyorsabbak és precízebben tudnak találatot bevinni. Egyébként tizenheten indultunk.

— *Szakmailag mennyiben más, hogy itt rögzitett széken ülve vívnak?*

— Igazából nincs olyan nagy különbség a két vívásforma között. Egészségesekkel edzettem, őket is zavarta az első fél órában, hogy ülve kell vívniuk, de azután már számukra sem jelentett ez problémát. Persze, az első időben én is próbalkoztam olyan megoldásokkal, amike itt nem lehet alkalmazni, mivel itt rövidebb a távolság. Többek között az elhajlásokkal lehet variálni.

— *Ki volt a legnehezebb ellenfele?*

— Az olasz *Cecconti*. Előtte minden versenyt ő nyert meg, nagy rutinnal rendelkezik... Az Európa-bajnokságon megvertem, viszont a pisai nemzetközi versenyen ő lett az első.

— *Hogyan telnek a napjai az olimpia után. Pihen vagy már elkezdte az edzéseket?*

— Amíg a normál olimpia után akár két-három hónapot is kihagynak a sportolók, addig ez nálunk nem egészen így van. Eléggé zsúfoltak a napjaim. Alapítottunk egy egyesületet, a Vasas Pasaréti úti csarnokában dolgozunk heti két alkalommal. Az a célom, hogy az egyesület keretén belül kilenc-tíz olyan versenyzővel foglalkozzak, akikből a mozgássérültek között élsportolók válhatnak.

— *Melyik korosztály jelentkezésére számít?*

— Az nálunk szinte teljesen mindegy, lehetnek akár hatvanévesek is. Csak az a lényeg, legyen eszük a víváshoz. Támogatókat keresünk, de a pénz mellett a legfontosabbnak azt tartom, ha végre bennünket, mozgássérülteket is egyenrangú félnek tekintenének, akik szeretet kérnek abból a nagy tortából, ami mindenkinek jár. Mi csak annyiban különbözünk másoktól, hogy nem tudunk lépcsőn közlekedni, s a hatvan centinél keskenyebb ajtón bemenni.

(Kovács)

A zsűri különdíját nyerték

Kertészet a Király-vágány mentén

Még a vasutasok közül is csak kevesen tudják, hogy honnan származnak a fővárosi pályaudvarokat díszítő növények, virágok. Kőbánya felső állomástól nem messze, a sínek, vagy ahogy itt ismerik, a Király-vágány mentén található a MÁV Kőbányai Kertészete. Szerencsére fotósunk jól ismeri a járást, mert különben aligha találtunk volna ide. Már így is majdnem feladtuk a reményt, mire megpillantottuk az üvegházakat. Amikor beléptünk, az egyik dolgozó éppen virágcserepeket csomagolt, és mutatta, hogy a főnök egy vevővel van elfoglalva a pálmaházban.

— Mióta dolgozik a kertészetben? — fordulok kalauzunkhoz, *Kánai Pálhoz*, a vezetőhöz, aki miközben körbekalauzol bennünket, elmeséli a kertészet történetét

— 1955 áprilisa óta vagyok itt, és azóta ez az egyetlen munkahelyem. A Kertészeti Technikumot '52-ben végeztem el, az iskola a XIX. kerületi IKV-hoz helyezett ki kertészeti előadónak. Aztán, mivel megszűnt ez a beosztás, fogtam magam és eljöttem ide, mert tetszett ez a kert. Olyan „protekcióm" volt, hogy azt sem tudtam, hol a bejárat — teszi hozzá viccesen.

— Gondolom, nem mindjárt főnökként kezdte?

— Kertésztechnikusként kerültem ide, 1957 januárjában vezetőhelyettes lettem, s 1959. január 1-jétől vagyok a telep vezetője.

— Mi történt ez alatt a harminc év alatt, miben különbözik ez a kertészet az akkoritól?

— *Négy új üvegházat építettünk, a régieket modernizáltuk, a tizenkét fűthető melegágy is már az én időmben készült, hasonlóképpen a térvilágítás, valamint a központi gázfűtés is.*

— Hány négyzetméteren termesztik, szebb kifejezéssel, nevelik itt a növényeket?

— A kertészet területe 2.9 hektár, tizenhat üvegházunk és tizenkilenc fűthető melegágyunk van.

— Hová kerül ez a sok szép növény?

— Mi látjuk el a központi hivatalokat, a MAV Vezérigazgatóságát, a budapesti igazgatóságot, a budapesti pályaudvarokat, valamint a Budapest közigazgatási területén belüli szolgálati főnökségek nagy részét. Ezenkívül valamennyi MAV-rendezvényt mi díszítjük fel.

— Orchiedákat, különféle pálmákat és páfrányokat látok. Tényleg hányfajta növény, virág van itt?

Kánai Pál a pálmaházban

Munkában a kertészet dolgozói

— *Körülbelül nyolcvan fajtával foglalkozunk, bár most nemsokára privatizálják a kertészeteket is, ezért mi is próbálunk szakosodni.* Csak olyan növényeket termesztünk, amelyek elkelnek a piacon. Már harmadik éve arulhatunk kifelé is.

— Milyen a forgalmuk, nyereséges-e a kerteszet?

— Nem nyereséges, a kiadásunk 8-9 millió forint évente, míg a bevételünk kb. 6 millió.

— Ha valaki idejön, olcsóbban jut virághoz, mint teszem azt a Sasadnál?

— *Ha az üzleti arat vesszük figyelembe, mindenképpen jobban jár, mert itt rezsiáron adjuk a virágokat.*

— Hány beosztottal dolgozik?

— Harmincan vagyunk, ez a létszám a benti, kertészeti munkákra elég, de a külső, virágosítási munkákhoz, a kihelyezett növények karbantartásához ez a létszám kevés. Az állomások többé-kevésbé elvégzik a gyomlálást, locsolást, ám ennek ellenére szomoru a kép, mert a munkánk nagy része abból áll, hogy állandóan pótolnunk kell az ellopott, tonkretett növényeket. *A pesti palyaudvarokra egyébként evente két és fél millió forint erteku növényt ültetünk ki.*

— Eddig szerényen elhallgatta, hogy milyen nemzetközi sikerük volt...

— Most, szeptember 17-e és 20-a között rendezték meg a Kertészeti Egyetemen a Dísznövény '92 nemzetközi kiállítást és vasart, ahol mi a zsűri egyik különdíját nyertük el.

— Ha jól számolom, ez évben megy nyugdíjba, ez a siker mintegy megkoronázta a pályafutását.

— December 31-ével nyugdíjba megyek. Én választottam ki az utódomat, *Jenei Istvánt*, akire jó szívvel hagyom a kerteszetet.

Kovács Györgyi
Fotó: **Tüttő**

Háromnegyed évi mérleg

Csökkent a foglalkozási és az üzemi balesetek száma

A MÁV foglalkozási baleseti helyzete ez ev első 9 hónap adatai szerint a múlt év azonos időszakához viszonyítva kedvezően alakult. A balesetek száma és az ezzel összefüggő táppénzes napok száma tovább csökkent. A foglalkozási balesetek száma 22 százalékkal, ezen belül az üzemi balesetek száma hasonló mértékben csökkent. Néggyel kevesebben vesztették életüket foglalkozási baleset következtében. Ezzel szemben két fővel többen szenvedtek csonkulásos balesetet, mint a múlt év azonos időszakában.

A balesetek számának mérséklődése mellett, ha kisebb arányban is, de a kiesett munkanapok száma is csökkent, minden baleseti kategóriában, 11 százalékkal. Vizsgálva az egy sérültre eső gyógyulási időt, az emelkedést mutat, 37 napról 42 napra. **A hosszabb gyógyulási időből arra lehet következtetni, hogy a kevesebb baleseten belül a súlyosabb esetek száma növekedett.**

A MÁV állományi letszámának apadása ellenére az 1000 főre eső foglalkozási, azon belül az üzemi balesetek száma csökkent. E fontos, nemzetközileg is elismert mutató szerint 1992. első 9 hónapjában 1000 vasúti dolgozónak 1 százaléka szenvedett üzemi balesetet. **A balesetek számának csökkenése egész évben folyamatos.** A harmadik negyedévben a balesetek száma hasonló mértékben csökkent, mint az első 9 hónapban. Vizsgálva az üzemi balesetek okait az állapítható meg, hogy a munkakörülmények, környezeti feltételek tovább romlanak. A baleseteknek 9 százaléka kénvszerpályán közlekedő járművek javítása során következik be. A legtöbb baleset továbbra is a munkahely területén, gyalogos közlekedés közben fordul elő. Ez teszi ki az üzemi baleseteknek több mint 14 százalékát.

A vasúti tevékenységre jellemző üzemi baleseti kategória vasúti járműről történő le- és felszállás. Az üzemi balesetek 7 százalékát teszik ki ezek az esetek.

A szállítási teljesítményekhez viszonyítva sok, arányaiban az üzemi balesetek több mint 10 százaléka a kézi és gépi rakodási és rakományigazgatási műveleteknél fordul elő. Emelkedett a hagyományos kézi szerszámmal végzett munkáknál a balesetek száma.

A vizsgálati megállapítások szerint az üzemi balesetek többsége **a biztonsági előírások megszegésének, szabálytalan munkavégzésnek a következménye.** Több esetben a sérült szakképzetlensége, gyakorlatlansága okozta a balesetet. A balesetek okai ezenkívül elsősorban a munkák szervezetlenségére, irányítási fogyatékosságokra, s nem utolsósorban a technológiai fegyelem lazaságaira vezethetők vissza. A javuló baleseti helyzet ellenére egyre több „adósság" halmozódik fel a munkaadók részéről, aminek kárát a munkavállalók fizetik meg egészségük és testi épségük veszélyeztetésével.

Pásku Jenő

USIC-csapatbajnokság

Magyar sakksiker Franciaországban

Huszonegy ország legjobb vasutas sakkozóit fogadta szeptember 27. és október 3. között az Európai Vasutas Sportszövetség, az USIC sorrendben már tizenharmadik csapatbajnokságán a dallamos nevű Soulac sur Mer le Verdon városkához közeli üdülőközpontban, a versenyt rendező SNCF, a Francia Vasutak.

Együttesünk az Északi Járműjavító Üzem Törekvés Sportegyesületének az országos sakkcsapatbajnokság első osztályában az elmúlt évadban bronzérmes csapatának élversenyzőiből került ki. A hétfordulós versenyt most is úgy bonyolították le, hogy az egyes vasutak hat-hat sakkozóját két-két főből álló, A, B és C kiscsapatokra osztották, hogy valamennyi ország képviselői játszhassanak egymással.

Az első fordulótól kezdve mind nyilvánvalóbb lett, hogy mivel az oroszok ezúttal nem parádés csapattal érkeztek, az első hely sorsa északi szomszédaink és közöttünk dől majd el. Eredményünkhöz a B kettősünk tagjaként *Székely Péter* és *Bernei András* hét játszmából egyaránt 6,5 ponttal, a C párosból *Fogarasi Tibor* és *Fehér Gyula* pedig hatból 5,5 ponttal járult hozzá. E kiemelkedő egyéni teljesítmények ellenére is a mindent eldöntő utolsó fordulóban szükség volt A csapatrészünk bravúrjára, hiszen az előttünk egy ponttal vezető Cseh és Szlovák Köztársaság játékosaival kerültek szembe, és számunkra csak a győzelem lehetett elfogadható eredmény. Elégedetten gondolhatunk vissza, a fiúk teljesítették a sportban oly nehéz feladatot, megrendelésre tudtak győzni.

A mezőny legmagasabb nemzetközi besorolású sakkozója, *Kállai Gábor*, aki előzőleg a hazaiak éljátékosa, *Sellos* nk. mester ellen nyert látványos partit, ezúttal látva, hogy társa, *Rövid Kálmán* sötét bábokkal játszva is megragadta a kezdeményezést és ígéretesen áll, megelégedett a döntetlennel. Kálmán az egész bajnokság utolsóként befejezett játszmájában érvényesítette előnyét, gondos játékkal szerezte meg azt a győzelmet, ami egyben az aranyérmet is jelentette a magyar csapatnak, mert az egymás elleni eredmény döntötte el a bajnoki címet.

A végeredmény: I. Magyarország 103,5; II. Cseh és Szlovák Köztársaság 103,5; III. Románia 87; IV. Franciaország; V. Németország VI Ausztria.

Ritka jubileumot ünnepelhetett „aranyosan" e siker kovácsa, *Koppányi István*, aki két évtizede gondozza az USIC-versenyekre utazó sakkcsapatainkat, sőt 1965-ben Kecskeméten és 1968-ban Rigában játékosként is helytállt.

Talán megengednek sakkszerető olvasóink egy kis visszapillantást. Jó 33 esztendeje már annak, hogy 1959 áprilisában Münchenben először ültek asztalhoz USIC-bajnokságon magyar vasutas sakkozók, és mindjárt biztos csapatgyőzelemmel mutatkoztak be. e sorok írója pedig a lelkes rendezők hat győzelméért nem hivatalos egyéni bajnokká avatták. Legutóbb 1988-ban Lengyelországban alig szorultunk az akkori Szovjetunió csapata mögött a második helyre, igazán esedékes volt mar ez a diadal.

Küldöttségünkkel utazott *Szemők Béla* nyugállományú első vezérigazgató-helyettes, aki az USIC elnökségi tagjaként a rendezvény felügyeletét látta el és segítőkészségével és sportbaráti tanácsaival szinte csapatunk nyolcadik tagja lett. A tervek szerint legközelebb, 1996-ban hazánk ad otthont e versenynek.

Dely Péter,
a Törekvés SE sakkedzője

Fény- plusz félsorompók a vasúti útátjárókban

Mostanában az Útinform hírei között és a MÁV baleseti jelentésekben gyakran szerepelnek a közút-vasúti kereszteződések, pontosabban az ott történt, a KRESZ szabályait megsértő, súlyos kimenetelű balesetek. A Szabadbattyán—Tapolca közötti vasútvonal szintbeli kereszteződéseiben — főként a nyári hónapokban — szintén sok az elütések száma. Pedig a MÁV a vonal automatikus biztosítóberendezésekkel történő ellátásával, az útátjárók biztonságát is javító, jelentős beruházásokat hajtott végre. Ennek ellenére — ez a szombathelyi vasútigazgatóság baleseti statisztikájából is kitűnik —, *1981. és 1991. között az észak-balatoni vasútvonal útátjáróiban 22-en vesztették életüket és ugyancsak 22 sérülés történt.* Még ennél is lehangolóbb az elmúlt két év baleseti statisztikája. A korábbi, évenkénti 2—6 vonatelütés 1990-ben és 91-ben 10-re emelkedett, 5—5 halálos áldozattal. A tíz év alatt bekövetkezett anyagi kár pedig meghaladja az ötmillió forintot.

A MÁV saját hatáskörben vizsgálatokat és felméréseket végzett, hogy megállapítsák: az egyes útátjárókban milyen intézkedéseket lehetne tenni a megelőzés érdekében. Így vetődött fel a legbalesetveszélyesebb fénysorompók félsorompóval történő kiegészítése.

A szombathelyi igazgatóság, *Kapronczai János* vasútigazgató vezetésével a múlt év októberében vonalbejárást tartott, melyre az érdekelt önkormányzatok képviselőit is meghívták. Ezen megállapodás is született. Balatonfüred, Palóznak és Balatonalmádi önkormányzatai vállalták, hogy anyagilag is hozzájárulnak a fénysorompók félsorompóval történő kiegészítéséhez.

Az igazgatóság vezetőjének intézkedésére a terveket a szombathelyi TBÉF szakemberei időben elkészítették, majd a kivitelezést is ez a főnökség végezte. S mire az idei nyári üdülési főidény beköszöntött, a három balatoni település — Füred, Palóznak és Almádi — térségében már *üzembe helyezték a 3 millió forint beruházással létesitett hat félsorompót.*

Kapronczai János vasútigazgató — egy évvel az említett vonalbejárás után — a közelmúltban újból találkozott három, a füredi, az almádi és a fűzfői önkormányzatok képviselőivel. A balatonkenesei MÁV gyermeküdülőben értékelték az együttműködés eredményeként megvalósult beruházás tapasztalatait. A résztvevők örömmel nyugtázták: a közös teherviselés példaértékű kezdeményezés volt, egyrészt, mert bebizonyosodott, hogy ebben a pénzszűke világban ez is egy módja az előbbre jutásnak, másrészt, s ez sem mellékes szempont: az elmúlt nyáron az észak-balatoni útátjárókban egyetlen baleset sem történt.

vi—

Lakáscsere

Eladom vagy elcserélem ceglédi 49 négyzetméteres, 2 szobás, összkomfortos öröklakásomat budapesti hasonló lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: a 134-2771-es városi, vagy a 14-37-es üzemi telefonszámokon 9—16 óráig.

Eladó Tápiószelén 300 négyszögöles ház építésére alkalmas telek, fiatal gyümölcsfákkal az állomástól 5 percre. (Villany, víz bevezetése megoldható.) Érdeklődni lehet: Arvainé 49-18-as üzemi vagy a 169-5068-as városi telefonszámokon.

Elcserélném balatonfenyvesi 2 szobás, kertes, csendes MÁV-lakásom bármilyen budapesti 1 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: a 149-9702-es telefonszámon egész nap.

Elcserélném budapesti Kerepesi út 1. szám alatti 41 négyzetméteres összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint József Attila lakótelepi garzont 2 szobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel! Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/37-34-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Kerepesi úti 57 négyzetméteres, 2 szobás MÁV-bérlakásomat 2,5-3 szobás MÁV-bérlakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: a 12-16 vagy a 22-04-es üzemi telefonszámokon Csende Péternél.

Elcserélném Gacsály községben (debreceni ig.) 60 négyzetméteres, előkertes, melléképület, pince, padlás teljesen különálló szolgálati lakásom pesti vagy Pest környéki másfél szobás lakótelepi lakásra. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni: az 56-32, 55-67-es üzemi telefonszámokon Farkas Józsefnél.

Elcserélném tatabányai 66 négyzetméteres, 2 szobás, felújított, komfortos, első emeleti, nem panel, pincével, padlással és udvarral rendelkező szolgálati lakásomat budapesti vagy Pest környéki hasonlóra. Érdeklődni lehet: a 02/17-39-es üzemi telefonszámon munkaidőben vagy az 531-1279 városi telefonszámon 17 óra után.

Eladó komáromi 49 négyzetméteres öröklakás vagy Budapest környéki hasonló lakásra cserélhető. Érdeklődni lehet: a 01/63-28-as üzemi telefonszámon vagy Komárom, Csokonai út 19. II/11. Seres.

Elcserélem 62 négyzetméteres 1 külön bejáratú és 2 egymásba nyíló szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-lakásomat hasonló fokozatú, 1 szobás tanácsi lakásra, esetleg Pest környéki hasonló értékű házra. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: a 127-3963-as vagy a 164-2536-os telefonszámokon.

Elcserélem dombóvári, második emeleti 52 négyzetméteres, kétszobás, önkormányzati, MÁV-bérlőkijelölésű lakásomat, egyszobás, telefonos, erkélyes, összkomfortos, legfelső emeleti, budapesti önkormányzati lakásra. Érdeklődni lehet az esti órákban 18—20 óra között a 74/66-799-es telefonon.

Elcserélem vagy eladom békéscsabai 1 plusz 2 félszobás, telefonos, összkomfortos, 53 négyzetméteres öröklakásomat budapesti lakásra MÁV-dolgozóval is. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: a 01/68-07-es üzemi vagy a 113-1288-as városi telefonszámokon 7—15 óráig (Balkusnénál).

HALÁLOZÁS

Mély részvéttel kísérték barátok, tanítványok és tisztelők október 19-én a Farkasréti temetőben utolsó útjára **dr. Szabó Tibor** nyugalmazott MÁV főtanácsost, a MÁV Vezérigazgatóság díjszabási osztályának volt vezetőjét. 1933-tól állt a MÁV szolgálatában és több vidéki és budapesti állomáson, mint forgalmi szolgálattevő teljesített szolgálatot. A Nyugati pályaudvaron 5 éven át kereskedelmi hivatalnokként dolgozott, ahonnan 1946-ban a MÁV Vezérigazgatóság C IV. osztályához került. Kiváló német és francia nyelvtudása, szakmai ismerete alkalmassá tette arra, hogy a díjszabási osztály vezetője legyen.

Éveken át a díjszabás és tarifapolitika tanára a MÁV Tisztképző Intézetben. Derűs személye, jellegzetes járása és mindig illatos szivarfüstje hiányozni fog.

Rablók a vonaton

A polgár megveszi vonatjegyét, békésen utazik, majd többnyire elszunyókál. Aztán arra ébred, hogy kirabolták, ellopták pénzét, csomagjait...

A legutóbbi bűncselekményt szeptember 17-én, a hajnali sötétség, és az édes álom leple alatt követték el a München—Belgrád között közlekedő nemzetközi gyorsvonaton.

Éjfél után valamivel, mielőtt Győrből tovább indult volna a vonat, a kalauzok arra lettek figyelmesek, hogy a peron hátsó részén, ahol már világítás sincs, hat gyanús külsejű férfi szállt fel. Gondolták, jó lesz rájuk figyelni. Amikor a jegykezeléssel az ő kupéjukhoz értek, attól kezdve a morcos külsejű jugoszláv férfiak közül kettő figyelni kezdte, hogy merre mozognak a kalauzok. De ők is szemmel tartották a gyanús utasokat, mivel az egyik férfiban felismertek egy korábbi bajkeverőt, akivel már voltak gondjaik. A „farkasszemnézés" közben látták meg a jegykezelők, hogy *egyszercsak kés villant...* Egyértelmű volt, a külföldiek tilosban járnak.

A kalauzok tudták, mi a teendőjük, azonban nehezítette dolgukat, hogy azok fél szeme mindig rajtuk volt. Ennek ellenére, szerencsére, sikerült feltalálniuk magukat. A tatai állomáson áthaladva, hajnali három táján, fondorlatosan sikerült a forgalmi szolgálattevő tudtára hozniuk, hogy rablás folyik a vonaton.

Beindult a gépezet, s a Tatabányán megállított vonatot már várta a rendőrség. *A rablással gyanusítható férfiakat sikerült elfogni és előállítani.* Mint az a helyszíni szemle, az adatgyűjtés, tanúkihallgatás folytán kiderült, az „álomrablók" egy alvó utast fosztottak ki, ellopták tizennégyezer schillingjét, s több, szintén szunyókáló utas csomagját is elemelték, és odakészítették az egyik ajtó közelébe.

A rendőrség gyors munkájának köszönhetően más bűncselekmény nem történt, s a vonat kilenc óra után valamivel tovább mehetett, rablók nélkül.

Sakkbajnokság Szegeden

A MÁV Vezérigazgatóság Munkaügyi és Humánpolitikai Főosztálya szervezésében idén is megrendezték a vasutas országos üzemi sakk-csapatbajnokságot. A döntőt szeptember 11—13-án Szegeden, az oktatási főnökségen rendezték.

A bajnokságot úgynevezett „svájci-rendszerű" versenyformában szervezték, ahol a három nap alatt miden játékos kilenc mérkőzést vívott. Az így gyűjtött egyéni pontokból alakult ki a csapat összpontszáma. A verseny érdekessége: a teljes adminisztrációt egy IBM—PC számítógép végezte, amelyet az igazgatósági számítástechnikai központ bocsátott rendelkezésükre.

A részt vevő nyolc (négynégy fős) csapat versengésének végeredménye: 1. Szeged, 18,5 pont; 2. Központi Hivatalok, 17,5 pont; 3. Debrecen, 17 pont; 4. Budapest, 15,5 pont; 5. Záhony, 15,5 pont; 6. Pécs, 14,5 pont; 7. Egészségügy, 13 pont; 8. TBF Szeged, 7 pont.

Az egyéni pontszerzők közül a legjobbak *Dékány Ferenc* (Közp. Hiv.), *Békési János* (Debrecen) és *Dóczi György* (Szeged) voltak.

(Gellért)

115 éves a Nyugati

Az indóháztól a pályaudvarig

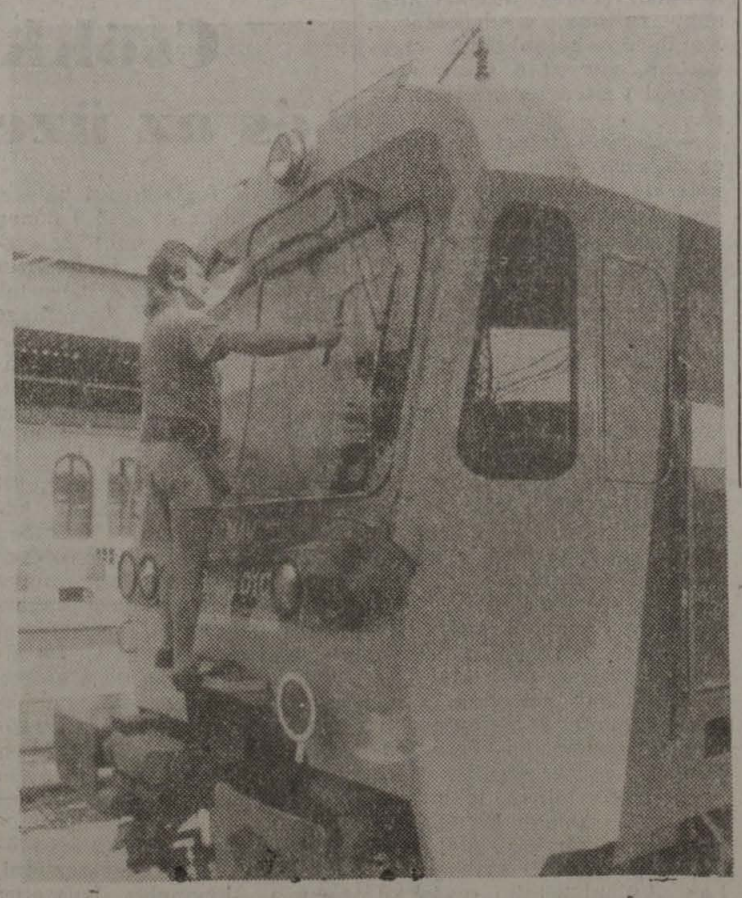
Az első hazai vasútvonal kiindulópontján, a későbbi Nyugati pályaudvar elődjeként épült föl 1846-ban — a vonal megnyitásához képest kissé megkésve — a Magyar Középponti Vasúttársaság pesti indóháza, amely a maga idején európai mérték szerint is korszerűnek számított. Vasúthálózatunk ütemes fejlődése, a személyszállítás gyors növekedése azonban már 1860-ban bővítésre kényszerítette az üzemeltető vasúttársaságot. Mindezek ellenére a pesti indóház a hatvanas évek végére megint csak szűknek bizonyult, ezért 1871-ben hozzákezdtek egy teljesen új pályaudvar felépítéséhez.

Mivel az eredeti és az új csarnok tengelyvonala egybeesett, az építkezés során páratlan technikai-technológiai megoldást alkalmaztak. A leendő csarnokot egyszerűen a régi fölé emelték, ennek elkészülte után az indóházat kibontották az új pályaudvar alól. Ezzel elérték, hogy a munkálatok a vasúti forgalmat csak kismértékben zavarták.

Miután a francia építészeti igazgató, *Auguste De Serres* tervei szerint elkészítendő bonyolult vasszerkezetre hazai berkekben nem akadt vállalkozó, a kivitelezéssel a neves párizsi Eiffel céget bízták meg. Bővült a csarnokba befutó vágányok száma is, öt helyett ezután hat sinpárt használhattak az érkező és induló vonatok. Az utasok várótermei mellett díszes királyi — sőt királynői — várótermet is berendeztek. Az építkezéshez mintegy hatezer tonna vasat használtak föl, a költségek elérték a hárommillió akkori forintot. Az első vonat 1877. október 30-án gördült ki az új pályaudvarról.

Az Eiffel specialitású vasszerkezetből kialakított közlekedési objektum ma is Európa legszebb pályaudvarai közé emeli a Nyugatit.

—thorday—



Bálint Sándor magánvállalkozó tisztítja a „hernyó" homlokzatát
(Jurkievicz Tibor felvétele)

Van szabad beutaló

Az alábbiakban közöljük a szabad kedvezményes üdülési lehetőségeket. Jelentkezni lehet a Vasutasok Szakszervezete Szociálpolitikai Ügycsoportjánál munkanapokon 9—13 óráig a 19-77; 48-13; 19-57/165 telefonszámon. A beutalójegyeket az alapszervezeteken keresztül juttatjuk el a jelentkezők részére. Beutalójegyet csak rendkívül indokolt esetben, megfelelő igazolásokkal ellátva fogadunk vissza.

Magaslat:

Galyatető XI. 26.—XII. 9. I/A. o. hp. 12 40,—; *Lillafüred* XI. 8.—17. I. o. e. 3500,—; *Mátrafüred* XI. 18.—XII. 01. I. o. hp. 9800.—; *Pécs* XI. 6.—19. II. o. hp. 8400,—; *Mátrafüred* XI. 13.—XII. 1. II. o. hp. 8400,—; *Bakonybél* XI. 26.—XII. 2. III. o. hp. 3360,—; *Miskolctapolca* XI. 12.—25. I. o. e. 4900,—; *Lillafüred* XI. 18.—XII. 1. I. o. egyéni 4900,—; *Bp. Rózsadomb* XII. 1.—14. I/A. o. hp. 12 040,—; *Mátraháze* XII. 3.—16. I. o. hp. 9800,—; *Mátrafüred* XII. 2.—15. II. o. hp. 8400,—; *Pécs* XII. 4.—17. II. o. hp. 8400,—; *Galyatető* XII. 10.—19. I/A. o. hp. 8600,—; *Galyatető* XII. 10. 19. I/A. o. egyéni 4300,—; *Lillafüred* XII. 2.—15. I. o. hp. 9800,—; *Lillafüred* XII. 2.—15. egyéni 4900,—; *Miskolctapolca* XII. 10.—21. II. o. egyéni 4200,—; *Mátrafüred* XII. 16.—22. I. o. egyéni 2450,—.

Gyógy:

Hévíz Panoráma XI. 5.—18. I/A. o. hp. 12 040,—; *Hévíz* Helios XI. 12.—25. I/A. o. hp. 12 040,—; *Hévíz* Panoráma XI. 19.—XII. 2. I/A. o. hp. 12 040,—; *Hévíz* Panoráma XI. 19.—XII. 2. I/A. o. 1 férfi 6020,—; *Hévíz* Pátria XI. 25.—XII. 8. II. o. hp. 8400,—; *Hévíz* Helios XI. 26.—XII. 9. I/A. o. hp. 12 040,—; *Szeged* XI. 2.—15. I/A. o. hp. 12040,—; *Hévíz* Pátria XII. 9.—22. II. o. hp. 8400,—; *Hévíz* Panoráma XII. 12.—21. I/A. o. hp. 8600,—; *Hévíz* Panoráma XII. 3.—11. I/A. o. hp. 7740,—.

Balaton:

Siófok Ezüstpart XI. 4.—17. I/A. o. hp. 8960,—; *Siófok* Ezüstpart XI. 18.—XII. 1. I/A. o. hp. 8960,—; *Siófok* Azúr XI. 20.—XII. 3. I. o. hp. 7840,—; *Siófok* Ezüstpart XII. 2.—15. I/A. o. hp. 8960,—.

Szanatórium:

Parádfürdő XI. 11.—XII. 2. II. o. 6300,—; *Siófok* XI. 30.—XII. 20. II. o. 6300,—; *Balatonfüred* XI. 18.—XII. 8. III. o. 5670,—; *Siófok* XII. 1.—21. II. o. 6300,—; *Balatonfüred* XII. 9.—22. III. o. 5670,—; *Parádfürdő* XII. 16.—I. 05. II. o. 6300,—.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—5747. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára · 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 19—20. SZÁM A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1992. NOVEMBER 13.

Eljött a cselekvés ideje

A VSz felhívása az alapszervezetekhez

A vasutas-szakszervezet a napokban az alábbi felhívást küldte az alapszervezeteknek, amelyben együttműködésre, cselekvésre szólítja fel a tagságot, amennyiben a szakszervezetek számára nem születik elfogadható megállapodás.

Az Országgyűlés még ebben a hónapban dönt az 1993. évi költségvetésről, az adózásról, a foglalkoztatáspolitika alapvető kérdéseiről. Ezek a döntések meghatározzák a vasút és a vasutasok 1993. évi létét.

Tudnunk kell, hogy a parlament előtt lévő tervezetek változtatás nélküli elfogadása az alábbi következményekkel jár:

— növekvő munkanélküliség,

— a természetbeni juttatások megadóztatása (étkezési hozzájárulás, vasúti szabadjegy stb.),

— a kétkulcsos áfa ellentételezés nélküli bevezetése (ez a legkisebb jövedelemmel rendelkezőket sújtja a legnagyobb mértékben),

— a nyugdíjemelés elmaradása az infláció ütemétől,

— a nők nyugdíjkorhatárának emelése.

A vasút 1992-es 10 milliárd forintos vesztesége, 1993-ban várhatóan 13 milliárd forintra növekszik.

Ennek következményeként a MÁV többek között az alábbi intézkedések bevezetésére kényszerül:

— a forgalom szüneteltetése, mintegy 1500 km-en,

— két műszakos munkarend bevezetése a vasúti közlekedésben,

— 20 000 munkahely megszüntetése,

— a kollektív szerződés felmondása, illetve az abban rögzített juttatások államilag garantált (Mt.) szintre való csökkentése,

— a 13. havi fizetés megvonása,

— az 1993. évi bérfejlesztés elmaradása (ez önmagában kb. 30 százalékos reálbércsökkenést eredményez),

— a szociális juttatások csökkentése, leépítése (étkezési hozzájárulás, gyermekintézmények bezárása, üdülési támogatás, szociális segély stb).

Ezen intézkedések a vasút és a vasutasság számára kilátástalan helyzetet teremtenek, ezért a Vasutasok Szakszervezete minden törvényes eszközzel fellép ellenük.

Követeléseink:

— a MÁV-nak juttatott költségvetési támogatás 1993-ban közelítsen az európai átlaghoz,

— készüljön Közlekedéspolitikai Koncepció,

— új Vasúti Törvény nélkül ne történjen meg a MÁV átszervezése, átalakítása, privatizálása,

— haladéktalanul kezdődjenek meg az 1993. évre vonatkozó kollektív szerződés és bérfejlesztés tárgyalásai,

— a vasutasok másfél évszázados utazási kedvezménye maradjon adómentes.

A felhívás kiadásának célja nyomásgyakorló akciók támogatottságának a felmérése. Ha ugyanis nem születik az Érdekegyeztető Tanács keretei között a szakszervezetek számára elfogadható megállapodás, akkor a nyomásgyakorló eszközök fokozatos megvalósítására kerül sor. (Kétórás figyelmeztető sztrájk, nagyszabású demonstráció, szükség esetén kétnapos általános sztrájk.) A vasútnál működő öt szakszervezet — a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a Vasutasok Szakszervezete, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége és a Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége — november 9-én közösen értékelte a vasútnál kilátásba helyezett gazdasági kényszerintézkedések miatti, valamint az október 26-i közös tárgyalási kezdeményezés utáni helyzetet. A tanácskozás résztvevői az alábbi nyilatkozatot fogalmazták meg.

A szakszervezetek elfogadhatatlannak tartják, ezért visszautasítják a MÁV pénzügyi egyensúlyának helyreállítását azon az áron, hogy vasútvonalakat zárnak be, tömeges elbocsátásokat alkalmaznak, nem kötnek kollektív szerződést, megvonják a 13. havi fizetést, bércsökkentést helyeznek kilátásba, bezárják a vasúti szociális létesítményeket.

A szakszervezetek a kormányhoz intézett október 26-i tárgyalási kezdeményezésükre eddig érdemi választ nem kaptak. A fentiek miatt a szakszervezetek követelik a vasútpolitika megváltoztatását, a vasút költségvetési támogatásának növelését, a tömeges elbocsátások elkerülését, a kollektív szerződés vívmányainak megőrzését, a tisztességes béremelést. Mindezek érdekében szükségesnek tartják a kormánnyal folytatandó tárgyalások haladéktalan, de legkésőbb november 17-ig történő megkezdését.

A követelések alátámasztására a szakszervezetek közös döntéssel november 23-án 5 órától kétóras együttes figyelmeztető sztrájkot helyeznek kilátásba. Amennyiben a tárgyalások nem vezetnek eredményre, december elejére a szakszervezetek általános sztrájkot tartanak szükségesnek.

★

A vasutas-szakszervezet november 3-án közzétett felhívása pozitív visszhangra talált a tagság és a munkavállalók körében. Ez a tény arra késztette a VSz-t, hogy a felhívás tárgyában, valamint a korábbi közös nyilatkozatokban megfogalmazott célok elérése érdekében egységes fellépést kezdeményezzen a társszakszervezetekkel. *A november 9-i tárgyaláson a VSz megállapította, hogy van igény a közös fellépésre.* A vasutasok érdekeit két síkon kell képviselni (állampolgárként és vasutasként), a kétirányú képviseletet részint az Érdekegyeztető Tanács tárgyalásain, részint le később november 17-én megkezdődő, a vasutas-szakszervezetek és a kormányzat közötti tárgyalásokon valósul meg. A közös cselekvés módját és idejét e tényeknek kell alárendelni.

A november 19-i időpont az időközben, november 20—21-re halasztott első ÉT-tanácskozást (gazdasági, szociális fórumot) megelőzné, illetve a testületi felhatalmazás és a kellő felkészülés szempontjából a társszakszervezetek számára korainak bizonyult. *E szempontot is mérlegelve, az egységes és közös vasutasakció számításba vehető legkorábbi időpontja november 23-ra tolódott ki.* Ez a dátum szerepel a vasutasságot reprezentáló szakszervezetek által megfogalmazott és aláírt nyilatkozatban is.

November 23-a több szempontból is megfelelő:

— két tárgyalási folyamatra tudunk nyomást gyakorolni (ÉT, illetve a vasút ügyében illetékes kormányzati körök)

— mód nyílik a szakszervezetek együttes fellépésére

— elkerülhetővé válik a vasutas-szakszervezetek (és így a dolgozók) szembeállítása, megosztása.

A megállapodás létrejötte, illetve az aláíró szervezetek együttes kezdeményezése hozzájárulhat a vasutasság érdekvédelmi egységének megteremtéséhez.

A birálatok nyomán

Módosítják az alapbér- és tarifaszabályzatot

A tervezetben figyelembe vették a VSz javaslatait

Az 1992. február 1-jétől hatályban lévő besorolási és alapbérrendszert (16/1992. számú utasítás) a bevezetést, illetve alkalmazást követően számos kritika érte. Sokan azonnali változtatást kértek, mert úgy érezték, számukra hátrányos az új alapbérrendszer. Módosításra azonban csak egy-két esetben került sor (például bizonyos végzettségek elismerése), de ígéret hangzott el arra, hogy az év második felében általános felülvizsgálatot végeznek és az indokolt változtatásokat végrehajtják. Ez azonban elmaradt, amelynek két oka volt. Az egyik, hogy egyre nyilvánvalóbbá vált, nem lehet olyan módosítást végrehajtani, amine bérvonzata van, mert arra fedezet nincs, pedig főleg ilyenekre volt az igény. A másik ok, az időközben megjelent új Munka Törvénykönyve miatt szükségessé váló kollektív szerződés módosítások tárgyalási igénye a tarifával való foglalkozást háttérbe szorította.

Az év közepén a munkaügyi miniszternek is megjelent egy rendelete az ágazatközi bérbesorolásról (6/1992. MüM rendelet), amely teljes felülvizsgálatot igényelt.

A Vasutasok Szakszervezete közben összegyűjtötte azokat az észrevételeket, javaslatokat, amelyeket főleg a tagozatok tettek, ezeket összefoglalta és átadta a MÁV Vezérigazgatóságnak, hogy vegye figyelembe a módosítás kidolgozásakor. *A teljesség igénye nélkül a felmerült — szerintünk jogos — észrevételek közül néhányat kiemeltünk.*

— Nem indokolt a műszaki jellegű szolgálati főmérnökségeket kategóriába (csoportba) sorolni és annak alapján egyes munkakörök osztályba sorolásánál a megkülönböztetést alkalmazni.

— A besorolási rendszer túlzottan üzemvitelcentrikus.

— Indokolatlanul kiemelten kezeli az igazgatás munkaköreit (vasútigazgatóság, vezérigazgatóság).

— A fizikai munkakörök besorolásánál felhasznált „munkaköri tükrök" elavultak, átdolgozást igényelnek.

— A besorolásnál érettségi helyett középiskolai képzettség legyen az előírás.

— A bérrendszer leértékeli a fizikai munkaköröket a szellemi foglalkozáshoz képest, ezen módosítás szükséges.

— Az azonos, illetve nagyon közelálló munkaköröket attól eltérően értékelik az osztálybasorolásnál, hogy milyen szakszolgálathoz tartoznak (például főpályamester — építésvezető).

— A pályamunkást — fontosságára tekintettel is — nevesített munkakörként javasolják szerepeltetni.

— A gépkocsivezetőket a gépkocsi kategóriája szerint kérik osztályba sorolni.

— A technikusminősítő vizsgát ismerjék el felsőfokú vasúti szakképesítésnek (a tisztképzőhöz hasonlóan).

Egyre többen tartják szükségesnek, hogy a tarifális bérezés mellett legyen lehetőség pozitív irányú differenciálásra, amelyhez bérfedezetet központilag kellene biztosítani.

Igen sok javaslat érkezett többféle állami iskolai végzettség, tanfolyam, vizsga elismerésére, minősítésére természetesen olyanokra, amelyek az utasításban eddig nem szerepeltek.

A legtöbb javaslat egyes munkakörök egy-két osztállyal magasabb osztályba sorolására érkezett, összességében 149 munkakört javasoltak feljebb sorolni.

Mindenekelőtt azt kell hangsúlyozni, hogy az év elején bevezetett bérbesorolási és tarifarendszer alapjaiban nem változik, néhány módosítást azonban a Vezérigazgatóság is szükségesnek tart. *Azt tapasztaltuk, hogy a Vasutasok Szakszervezete által javasolt módosítások közül a tervezet összeállításánál többet is figyelembe vettek.* Nem érvényesítették viszont a munkakörök feljebb sorolására vonatkozó igényeket, illetve csak néhány esetben történt feljebb sorolás.

A módosítás indokai között szerepel az is, hogy az év közepén megjelent 6/1992. számú munkaügyi miniszteri rendelet kötelezően előírja az ágazatközi besorolási szabályok alkalmazását. A jelenlegi tervezet a szellemi foglalkozásúaknál a rendelet előírásait figyelembe is vette, azonban a fizikai munkaköröknél nem. A rendelet a fizikai foglalkozásúaknál négy szakképzettségi és négy munkakörülményi fokozatot ismer. A tervezet összeállítói szerint ez a gyakorlatban nem működtethető, így továbbra is alapként használják az 5/1983. ME. számú rendelet szabályait. Ennek alapján kell elkészíteni az új munkakörök felvétele esetén a munkaköri tükröket is, illetve az elavult „tükrök" módosítása is a korábbi szabályok alapján történhet. Átvettek viszont a munkaügyi minisz-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Ütemezett kivitelezésben

A jövő évben elkezdődik a nyíregyházi rekonstrukció

Csárádi János, a MÁV vezérigazgatója, a közelmúltban Nyíregyházán aláírta azokat a dokumentumokat, amelyek az állomás rekonstrukcióját, a beruházási program tervezett ütemezését foglalják magukba. Ennek a nagy forgalmú csomópontnak az átépítése régóta esedékes. Korszerűsítésének szükségessége már két évtizeddel ezelőtt, a hetvenes évek elején felvetődött, ám anyagiak hiányában a kezdés mostanáig váratott magára.

Hogy mi indokolja az állomás átépítését?

Elsősorban személyforgalma. Naponta negyvenezer, a csúcsidőszakban óránként hatezer utas fordul meg az állomáson. *Aluljáró nincs, a vonatokat a vágányokon át lehet csak megközelíteni.* Ez egy ilyen nagy forgalmú csomóponton balesetveszélyes. A műszaki berendezések is rég elavultak. A biztosítóberendezés közel harminc éve, a villamos-felsővezeték 1967-ben készült.

A beruházási programra alapozva a szakemberek olyan műszaki megoldást fogadtak el, amely ütemezett kivitelezést biztosít. Az első két ütem a korszerű, balesetmentes utaskiszolgálást lesz hivatott megoldani, míg a harmadik a korszerű technika kiépítését foglalja magába. Ennek megfelelően — a tervezett kivitelezés sorrendjében — a következő munkákat kell az építőknek elvégezni:

— az A és a B magasperon kiépítése,

— az A—B és C magasperonhoz az utasaluljáró kiépítése,

— négy új vágány — I—IV-ig — építése,

— tizenegy új kitérő beépítése,

— tizenegy új kitérő bekapcsolása a D—55 típusú biztosítóberendezésbe,

— négy új vágány és a tizenegy kitérő fölé a felsővezeték kiépítése,

— a közműkábelek kiváltása a végleges állapot szerint,

— az úgynevezett kapcsolókert végleges helyére történő telepítése,

— az utastájékoztató-rendszer kiépítése,

— a kocsivizsgálók szolgálati helyének elbontása,

— a postacsonkavágány megépítése,

— a korszerű állomási technológia kialakítását négy új, villamos vontatásra kiépített vágány segíti majd.

A beruházási programot a MÁVTI és az UVATERV közösen készítette. Költségét, 1991. évi árakon számolva 743 millió forintban határozták meg. A kivitelezés jövőre kezdődik és 1996-ban kell befejeződnie. Ha a beruházás megvalósul, a szabolcsi megyeszékhely vasútállomásán két magasperon, három aluljáró-levezetés és egy tágas utasaluljáró biztosítja a felvételi épület és a vágányok közötti utasátvezetést, egyszóval a balesetmentes közlekedést.

R. V. F.

Csak a kétszeres jegyár segíthet a MÁV-on

A személyszállítás 14 milliárd forintos veszteségét az áruszállítás csökkent, 4 milliárd forintos nyeresége már nem fedezi. A vállalat várhatóan mintegy 10 milliárd forintos veszteséggel zárja az idei évet — állapította meg egy vasúti tanulmány. *Csárádi János* MÁV-vezérigazgató a múlt héten a vasutas-szakszervezeteket, október 27-én pedig a parlamenti frakciókat tájékoztatta a vállalat helyzetéről.

Az 1992. évi pénzügyi veszteség a keresztfinanszírozás gyakorlatának csődjét jelzi — összegez a tanulmány. — Egyre nagyobb szükség van az állam és a vállalat feladatait körvonalazó megállapodás aláírására — nyilatkozta *Csárádi János.* — Az 1993-ra prognosztizált veszteség 13 milliárd forint. Ennek következménye további sebességkorlátozás lenne a fővonalakon, több mellékvonalon szüneteltetni kellene a forgalmat, a vasutasok nem kapnának 13. havi fizetést, és csökkentenünk kellene a szociápolitikai kiadasokat is — mondta a vezérigazgató.

Ezek az intézkedések jelentős létszámleépítéssel és az átlagbér 10 százalékos csökkentésével járnak. A jövő évi 20 százalékos inflációt figyelembe véve ez 30 százalékos reálbércsökkenést jelentene a vasutas-társadalomnak. Az intézkedéssorozat húszezer vasutas munkahelyét szüntethetné meg.

— *Az intézkedések bevezetésével sem tudná kigazdálkodni a MÁV ezt a 13 milliárd forintos veszteséget* — ismertette a vasút helyzetét *Csárádi János.*

A tervezet szerint az államnak át kell vállalnia a vasúti pályák építésének és fenntartásának finanszírozását, és meg kell oldania a személyszállítás veszteségeinek enyhítését is, a márciusi kormánydöntés szellemében. Ha a rendezésre nem kerül sor, akkor tovább folytatódik az állagromlás, a vasút műszaki leépülése. *A vállalat anyagi gondjain csak több mint 100 százalékos jegyáremelés vagy a belföldi árufuvarok 35 százalékos növekedése segítene.*

A vasútnál működő szakszervezetek közül öt úgy ítéli meg, hogy a MÁV gazdaságilag működésképtelenné vált. Éppen ezért új közlekedési koncepció kidolgozását javasolják, a közlekedéspolitika kialakítására és ellenőrzésére parlamenti bizottság létrehozását, a vasút piaci versenyképességének javítását. A szakszervezetek készek a tárgyalásokra, ám „ha nem kapnak pozitív választ, rákényszerülhetnek a nyomásgyakorlás más formáira is" — írja nyilatkozatuk.

Matyuc Péter

MSZOSZ-FÓRUM SZEGEDEN

Erőteljesebb fellépést sürget a tagság

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének vezérkara az elmúlt hetekben bizalmi fórumokon sorba járta az ország valamennyi régióját, és a jelenlegi helyzet ismertetése mellett, a tagság közvetlen véleményére volt kíváncsi: tudomásul veszik-e, hogy a kormány továbbra is semmibe veszi a szakszervezeti követeléseket, s az átalakulás minden terhét ezúttal is kizárólag a bérből, munkanélküli segélyből és a nyugdíjból élők vállára löki; vagy pedig dolgozótársaival összefogva, az egymás iránti szolidaritás erejében és önmagában bízva, törvényben biztosított jogaival élve, markánsan kifejezi elégedetlenségét, és nyomatékot ad a szakszervezetek követelésének.

Miskolc és Szolnok után, október 22-én, Szegeden, az ifjúsági ház nagytermében került sor ilyen tanácskozásra, melyre Csongrád, Békés és Bács-Kiskun megyéből, közel ezer tisztségviselő jött el. Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke bevezetőjében elmondotta: az országban uralkodó gazdasági és szociális helyzetről csak közhelyet tud mondani: 700 ezer fő a munkanélküliek száma, az iskolapadból kikerülő fiatalok nem tudnak elhelyezkedni, egyre nő az elszegényedés, a bérből és fizetésből élők nem tudják családjukat eltartani, nem is beszélve a nyugdíjasok megélhetéséről. Ebben a helyzetben az MSZOSZ az elmúlt két évben egy sor konkrét javaslatot, elgondolást dolgozott ki, és terjesztett a kormány elé. E törekvések eredménye közelebb van a nullához. *A kormány részéről nem mutatkozik fogadókészség, pökhendi arroganciával fogad minden szakszervezeti véleményt és javaslatot.*

Az elnök jelezte, ha változás nem következik be, a munkavállalóknak nem sok jót ígér az 1993-as esztendő. Hiszen a munkanélküliek száma jövőre eléri az egymilliót. A területi megoszlás egyenetlen, főleg az ország keleti részét sújtja, ahol a munkanélküliség helyenként eléri a 40-50 százalékos arányt. A szakszervezet meggyőződése, nem törvényszerű az ilyen nagy munkanélküliség: másképpen lehetett volna csinálni a privatizációt, más lenne a helyzet, ha lenne ipari, mezőgazdasági koncepció, ha védenék a magyar piacot, a termelőket stb.

Az adórendszer tervezett változtatása is az alacsony fizetést kapókat érinti jobban, s emellett minden természetbeni juttatás megadóztatását is tervezik. *Bevezetik a kétkulcsos áfát, nem emelkedik megfelelően a nyugdíjak mértéke. Durva dolognak tartotta a női nyugdíjkorhatár emelését.* Hansúlyozta, a kormányzat politikája a szakszervezeti mozgalom felszámolására törekszik. A szakszervezeti választás törvénytervezete is ezt szolgálja.

Az elnöki bevezető után 23-an kértek szót, akik különböző szakmák és munkahelyi kollektívák véleményét tolmácsolták. A hozzászólók vérmérsékletétől függően, érzékletesen sorolták életük nehézségeit, panaszaikat. Íme egy csokor a hozzászólásokból kiragadva:

„Elnézést kérek a gyerekemtől, de nem tudom felnevelni, nem tudom biztosítani számára az elfogadható élet, az iskoláztatás, a munkábaállás feltételeit.”

„Elképesztő és megdöbbentő, hogy a nyugdíjkorhatár felemelését egyáltalán szóba merik hozni. Szeretném, ha az ötlet kiagyalói csak rövid időre is eljöjjenek vállalatunkhoz, s odaállnának a szalaggép mellé. Elfáradt, beteg asszonyokat találnak.”

„Boldog ember az, aki még nem tapasztalta meg milyen munkanélkülinek lenni.”

„A kiadásokat csak nekünk kell csökkenteni, az államháztartásnak nem?”

„A háború előtt sokkal keményebb volt a szakszervezeti vezetés!” Meg kell keresni a kormány sebezhető pontját, s oda kell hatni. Nincs eredmény, csak szép szavak, de nem történik semmi sem. Keményebb kiállást várunk az MSZOSZ-től. Én a 15 perces uzsonna szünetet kevésnek tartom. A munkahelyi figyelmeztető sztrájkkal lélekben mindnyájan egyetértünk, de sokan félünk: ha kirúgnak, tartalék híján már másnap nem tudjuk a kenyeret, a tejet megvenni.

A vitában szót kért *Nógrádi Sándor*, a szentesi építési főnökség szb.-titkára is, aki a vasút helyzetéről szólva elmondotta, az emberek bizonytalanságban vannak, nem tudják, mit hoz a jövő. Javasolta: a mostani tanácskozások alapján egy nagygyűlésre hívják meg a kormány tagjait, és ott adjanak választ a feltett kérdéseikre.

A hozzászólásokat követően a jelenlevők szavaztak a már korábban megküldött, és a bevezetőben említett, eldöntendő kérdéseken alapuló 8 pontos MSZOSZ álláspontról, amit egyhangúan elfogadtak. A Szegeden megjelent szakszervezeti tisztségviselők döntő többsége szavazatával a 15 perces figyelmeztető sztrájknál erőteljesebb, a folytatást is kilátásba helyező fellépést sürgetett!

Gellért József

Romlott a munkavállalók közérzete

Nagy érdeklődés kísérte a regionális bizalmitanácskozásokat

Október 22-e és október 29-e között, a hat helyszínen (Miskolc, Szolnok, Szeged, Tatabánya, Győr, Pécs) a regionális bizalmitanácskozás helyszínein 3—3 megye küldötteinek részvételével, összességében mintegy 5300 fő vett részt. (A VSz képviseletében mintegy 200 tisztségviselő volt jelen a hat helyszínen.)

A tanácskozások mindegyikén *Nagy Sándor*, az MSZOSZ elnöke tartott szóbeli bevezetőt és vitaösszefoglalót, majd a vitát követően — amelyben összesen 123-an mondták el véleményüket — minden helyen szavazásra került sor. A tanácskozásokon végig jelentős számban voltak jelen a szakmai—ágazati vezetők, vezető képviselők. (Szakszervezetünk vezetői is jelen voltak a bizalmitanácskozásokon.)

A gyűléseket minden helyszínen az előzetes várakozást meghaladó érdeklődés és részvétel kísérte, ami két dolgot is bizonyít: egyrészt mind a megyei, mind a szakmai—ágazati szervezőmunka színvonalas és eredményes volt, másrészt a megbeszélés tárgya minden korábbinál erőteljesebben találkozott az érintettek érdeklődésével, valós problémáival.

A tanácskozások résztvevői egyöntetűen támogatták a közreadott követeléseket, amelyek bizonyos pontokon kiegészültek, illetve a legfontosabb hangsúlyok is kialakultak. Ennek megfelelően a legégetőbb kérdések köre a következő:

— a munkanélküliség növekedésének mérséklése, megállítása, a munkahelyek védelme, új munkahelyek teremtése;

— a minimális bérek felemelése, a bérszabályozás végleges eltörlése;

— a női nyugdíjkorhatár emelésének elutasítása;

— a kétkulcsos áfa tervezett módon történő bevezetésének elutasítása;

— érdemi, valóságos munkavállalói, szakszervezeti beleszólás a privatizációba;

— az SZJA tábla legalább részleges valorizációja (például adómentes sávhatár);

— a természetbeni juttatások adómentessége;

— a nyugdíjaknak az infláció várható mértékének megfelelő emelése;

— a költségvetési intézmények működőképességének biztosítása;

— esélyegyenlőség az oktatásban és az egészségügyben;

— az abortusz jelenlegi szabályainak megtartása;

— az érdekegyeztetés rangjának visszaállítása, a szakszervezetellenes kormányzati magatartás elutasítása.

A tanácskozások résztvevői töredéknek számító ellenszavazatok és tartózkodások mellett — *lényegében egyöntetűen támogatták, sőt sürgették az erőteljes szakszervezeti fellépést, nyomásgyakorló eszközök alkalmazását.*

Általános támogatást kapott az a vélemény, hogy a nyomásgyakorlásnak — amennyiben arra sor kerül — több fokozatát kell megtervezni és előre bejelenteni, ami másfelől azt is lehetővé teszi, hogy a különféle eszközök (rövid figyelmeztető sztrájk, demonstráció, általános sztrájk) eltérő támogatottságából adódó szempontokra is figyelemmel lehessünk.

Általánosnak volt tekinthető az a vélemény is, hogy mindent el kell követni annak érdekében, hogy több szakszervezeti szövetség együttes fellépésére kerüljön sor.

A következő időszak lehetséges tennivalói között szerepel, hogy az MSZOSZ vezetői haladéktalanul egyeztető megbeszélést kezdeményezzenek a megállapodást aláíró szakszervezeti szövetségek képviselőivel egy lehetséges közös fellépéshez kapcsolódóan:

— a követelések teljesülésének határidejéről:

— a követelések nem teljesülése esetén alkalmazott lépésekről, ezek konkrét formáiról, dátumairól.

E megbeszéléseken az MSZOSZ a következőket ajánlja:

— a követelések tartalmazzák az előzőekben megfogalmazott 12 pontos követeléslistát;

— a követelések tartalmazzák, hogy mindazokkal kapcsolatban, az ÉT keretei között, legkésőbb november 15-ig legyen a szakszervezetek számára elfogadható megállapodás;

— ellenkező esetben a következő nyomásgyakorló eszközök fokozatos megvalósítására kerüljön sor:

— országos 2 órás, de a frekventált szolgáltató szakmák területén legkevesebb 20 perces, egyidejű figyelmeztető sztrájk;

— további eredménytelen tárgyalások, vagy a tárgyalások meghiúsulása esetén azonos időpontban rendezett nagyszabású demonstráció Budapesten és a hat regionális tanácskozás színhelyén;

— további sikertelenség esetén 24 vagy 48 órás sztrájk.

Érlelődő erődemonstráció

Hangulatképek Pécsről

Aki részt vett az MSZOSZ által szervezett dél-dunántúli bizalmiak pécsi nagygyűlésén, annak első benyomása az volt, hogy milyen kedvező fogadtatásra talált a szervezők felhívása. A zuhogó esőben sorra érkeztek az emberek a Pécsi Ifjúsági Házba, jöttek a buszok Szekszárdról és Kaposvárról. Érezni lehetett a levegőben a felfokozott érdeklődést, az érlelődő tettrekészség vibrálását.

Az ülőhelyek gyorsan elkeltek. Még a falak mellett is álltak az emberek. Akik nem fértek a terembe, az előcsarnokból figyelték a tanácskozás menetét. Kilencszáztizenöten zsúfolódtunk össze. Vasutasok és postások, közlekedésiek és építők és más szakmabeliek. A színpadon az MSZOSZ jelvénye, mellette a tömör felirat: Együtt — érted!

Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke, azzal kezdte bevezető előadását, hogy megkérdezte hallgatóságát, tudják-e, milyen rendezvényen vesznek részt? Ez egy *„kétes politikai akció”* — idézte a munkaügyi tárca vezetőinek minősítését a szakszervezeti bizalmiak regionális összejöveteleiről és várható következményeiről. A termen végigmorajló felhördülés volt a válasz. És később, az egyik felszólaló szénbányász kijelentése: *„Erőt mutatni a hatalomnak”.*

A zakóját levetett, a nyakkendőjét meglazító *Nagy Sándor* vázolta azt a — mindannyiunk által érzékelt — gazdasági és szociális környezetet, amely meghatározza rosszabbodó életkörülményeinket és az érdekvédelem szűkreszabott lehetőségeit. Sorolta azokat a lehangoló, kemény tényeket, amelyekkel már ma is szembe kell néznünk, s amelyek még ránk várnak 1993-ban a kétkulcsos áfától a nők nyugdíjkorhatárának tervezett felemelésén át a 16-19 százalékos fogyasztói áremelkedésekig.

Mindeközben — hangsúlyozta a szónok — a kormány részéről nincs megfelelő fogadókészség a szakszervezetek javaslataira. *A hat szakszervezeti konföderáció megállapodásának kormányzati fogadtatása azt mutatja, hogy nem akarják levenni a napirendről a vagyonmegosztás ügyét.* A kabinet szándéka az, hogy mellékes problémákkal kösse le a szakszervezetek erejét, oly módon, ne maradjanak energiái az érdemi érdekvédelemre, s ezzel felgyorsítsák a mozgalom erozióját, ellehetetlenítsék működését. Ilyen körülmények között két variáció közül választhatnak az érdekvédők: vagy tudomásul veszik a jelenlegi helyzetet, a további megszorító intézkedésekkel együtt, vagy a kormány számára látható módon nyomatékot adnak elégedetlenségüknek és követeléseiknek.

Hogyan reagáltak erre a jelenlévők, mit válaszoltak a bizalmiak? Csak ízelítőül a 21 felszólalásból: Ez már abszurdum, amit a munkavállalókkal csinálnak... Aki szót emel a kisemberért, az demagóg? Megálljt kell parancsolni a fölényeskedő kormánynak... Nem sírni jöttem, hanem keményv fellépésre, cselekvésre szólítani... Országos tüntetést a fiatalokkal, a nyugdíjasokkal, a munkanélküliekkel együtt... Nem elég hangzatos kijelentéseket és felajánlásokat tenni. Amit vállalunk, azt be is kell tartani.

Másként fejezték ki magukat, másra tették a hangsúlyt az egyes szakmák és területek szószólói, de abban egyetértett a tolnai mezőgazdasági dolgozó, a somogyi nyomdász és a pécsi uránbányász, hogy most már valamit tenni kell. *A Pécsi Zsolnay Gyár képviselője például 1100 aláírást hozott magával, annak dokumentumaként, hogy a porcelángyáriak egyetértenek az MSZOSZ felhívásával és tiltakoznak a nők nyugdíjkorhatárának felemelése ellen.*

Vita elsősorban abban kerekedett, hogy a nyomásgyakorlás milyen mértékét és melyik formáját válasszák. A résztvevők egy része a 15 perces országos munkabeszüntetésre szavazott, másik részük pedig — enyhének találva az első változatot — azonnal egy megrázó erejű budapesti demonstrációra voksolt.

Akik „kilógtak a sorból”, azok az egészségügyi dolgozók és a sütőipari munkások voltak. Képviselőik elmondták, hogy ők nem sztrájkolhatnak, de másfajta demonstrációkon ott lesznek. Másik irányba a pécsi bányászokat kell megemlíteni, akik mindenkinél radikálisabb hangot megütve, a legerőteljesebb akció mellett foglaltak állást. *Úgy ítélték meg a hangulatot, hogy az emberek önmaguktól is kimennének az utcára.*

Érdekes színfoltja volt a pécsi gyűlésnek, hogy feltűnt a résztvevők között *Király Zoltán* országgyűlési képviselő, aki fel is szólalt, mintegy bemelegítőül az esti értelmiségi fórumon történő szereplésének a Vasutasok Művelődési Házában. A független képviselő támogatta a szakszervezetek harcát a munkavállalók terheinek csökkentéséért.

Kárpáti

Javaslat a regionális tanácskozás állásfoglalására

Ismét fordulóponthoz érkeztek a szakszervezetek. Elkerülhetetlenül mérleget kell készíteniük arról, hogy az érdemi tárgyalásokra és megállapodásokra törő minden erőfeszítésük ellenére az elmúlt évek milyen változásokat hoztak az általuk képviselt dolgozók, nyugdíjasok életében, s a jelenlegi kormánypolitika mit tartogat számukra az elkövetkező évben.

Hogyan élünk?

— munkanélkülivé vált szaktársaink száma még az idén eléri a 800 ezer főt, közel százezer fiatal az iskolapadokból kikerülve lesz munkanélküli;

— folyamatosan csökken a bérek és a nyugdíjak vásárlóereje;

— a minimálbér és a minimális nyugdíj nemhogy közeledne, de egyre jobban távolodik a megélhetéshez szükséges jövedelemtől;

— rohamosan nő a szegénység, a teljesen kilátástalan helyzetbe kerülő családok száma, miközben kevesek kezében egyre nagyobb jövedelem és vagyon halmozódik fel;

— az emberek feje fölött, a munkavállalók teljes kiszorításával folyik a privatizáció;

— összeomlóban az állami szociálpolitika, de ezzel egyidejűleg a munkahelyi szociális-jóléti ellátás is;

— szinte lehetetlenné vált a családalapításhoz szükséges lakás megszerzése;

— s mindeközben — talán éppen ezért — a kormány mindent megtesz a dolgozók együttes, szervezett fellépésének lehetőségét biztosító szervezet, a szakszervezetek felmorzsolására.

Mit hoz a munkavállalóknak az 1993-as esztendő?

— a munkanélküliek száma eléri, sőt várhatóan meghaladja az egymilliót, s közülük több százezer embernek már csak a 4000 forintos szociális segély jelenthet némi jövedelmet;

— a munkanélküliség növekedésének megfékezése helyett emelik a járulékot és az amúgy is nehéz helyzetben lévő munkanélküliek ellátását kívánják tovább csökkenteni;

— bevezetik a kétkulcsos áfát, ami azt jelenti, hogy most már a legalapvetőbb élelmiszerek (a hús, a tej, a kenyér, a liszt, a cukor), a tüzelőanyagok, a gáz, az áram, a távfűtés, a közlekedés árait is legalább 8 százalékos forgalmi adó fogja terhelni;

— a bérek növekedéséből egyre többet, jövőre újabb 6 százalékot visz el a személyi jövedelemadó, mivel az adótáblát nem akarják az infláció mértékéhez igazítani;

— a nyugdíjakat — a törvény és minden eddigi megállapodás ellenére — mindösszesze 11 százalékkal kívánják emelni 16-19 százalékos fogyasztói áremelkedés mellett;

— fenyeget a nők nyugdíjkorhatárának emelése;

— nem emelik a családi pótlékot, legfeljebb majd az önkormányzatokhoz lehet segélyért folyamodni.

Ebben a helyzetben minden felelősen gondolkodó szakszervezeti tisztségviselőnek, szakszervezeti tagnak, munkavállalónak fel kell tennie a kérdést:

— Tudomásul veszi-e, hogy a kormány továbbra is semmibe veszi a szakszervezeteknek a gazdaság valós állapotából kiinduló reális követeléseit és a gazdasági válság, átalakulás minden terhét továbbra is kizárólag a bérből, munkanélküli-segélyből és nyugdíjból élők vállaira löki?

— Vagy pedig a dolgozó társaival való összefogás, az egymás iránti szolidaritás erejében és önmagában is bízva, törvényben biztosított jogaival élve végre a kormány számára látható és meg nem kerülhető módon kifejezi elégedetlenségét és nyomatékot ad a szakszervezetek követeléseinek?

E kérdésre ma nem könnyű válaszolni, hisz *nő az emberekben a félelem a jövőtől, munkahelyük elvesztésétől, a dolgozói érdekek védelmében szót emelők politikai megbélyegzésétől.* De tudni kell, hogy csak az együttes fellépés, a munkavállalók erejének felmutatása akadályozhatja meg a félelem további növekedését, és kényszerítheti végre a kormányt látszat „érdekegyeztetés” helyett valódi tárgyalásokra, egy átfogó gazdasági-szociális megállapodás megkötésére és betartására. Egy olyan megállapodásra, amely tartalmazza, hogy

1. Meg kell akadályozni a munkanélküliség további, rohamos növekedését, átfogó gazdasági program kell a munkanélküliség csökkentésére!

2. Meg kell állítani a reálbérek és a reáljövedelmek csökkenését!

3. A privatizáció a munkavállalók beleszólásával és ellenőrzésével folyjon!

4. A legalapvetőbb élelmiszerek és szolgáltatások árait nem terhelheti forgalmi adó!

5. A nyugdíjakat továbbra is a nettó bérek növekedésének megfelelően kell emelni!

6. Az elkövetkező években nem kerülhet sor a nyugdíjkorhatár emelésére!

7. Az egészségügy, az oktatás, a munkanélküli-ellátás változásai nem eredményezhetik a szociális biztonság végzetes megrendülését!

8. A kormány valóban garantálja a munkavállalók szabad szervezkedését, a szakszervezetek függetlenségét, tartsa tiszteletben a megállapodásukat!

Módosítják az alapbér- és tarifaszabályzatot

A tervezetben figyelembe vették a VSz javaslatait

(Folytatás az 1. oldalról)

teri rendeletből a mester szakmunkás intézményét a kvalifikált szakmunka elismerésére.

Lényegesen változott a szellemi dolgozók besorolása. Így az előadóknál megszűnt a párhuzamos besorolási lehetőség, amely szerint a hosszabb gyakorlati idő azonos lehetett a magasabb iskolai végzettséggel. A hivatkozott rendelet nem ad lehetőséget előadói besorolásra középiskolai végzettség nélkül, így ezt a tarifamódosításnál is figyelembe vették. *Lehetőség van viszont főmunkatársi besorolásra középiskolai végzettség és felsőfokú szakképesítés esetén.* Változott az egyetemi, főiskolai végzettséggel rendelkező pályakezdő szakemberek besorolása, mert a tervezet szerint nem 10. osztályba, hanem 12. osztályba kell ezeket a munkavállalókat sorolni a gyakorlati idő leteltéig, illetve az önálló munkavégzés megkezdéséig.

Új szabályként került a tervezetbe az, hogy amennyiben az összetett munkakör ellátásához az üzemviteli, a gépészeti, az építési és pályafenntartási, a távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálatnál a vonatforgalom lebonyolításával összefüggő fizikai munkakörökben többféle vasúti vizsga szükséges, akkor a munkavállaló egy bértétellel feljebb sorolható

A tervezetben új szabályként szerepel a szolgálati hely teljesítményváltozása esetén előálló kategóriába sorolás módosulásakor követendő eljárás. Ezek szerint, *ha magasabb kategóriába kerül a szolgálati hely, akkor a munkavállaló magasabb osztályba sorolását azonnal el kell végezni,* ha viszont alacsonyabb kategóriába kerül a szolgálati hely, akkor a visszasorolást egy év késleltetéssel kell végrehajtani, a személyi alapbéreket azonban nem lehet csökkenteni.

A szellemi munkakört betöltő munkavállalók besorolási szabályai főleg az előadói munkakört betöltő munkavállalóknál — a hivatkozott miniszteri rendelet alapján — sok vonatkozásban megváltoztak. A tervezet kimondja, hogy a szellemi foglalkozású alkalmazottak besorolásánál első lépésként minősíteni kell a tevékenységet aszerint, hogy az előadói vagy ügyviteli munka. *Ezt követően a besorolást a munkakört betöltő dolgozó egyéni feltételei alapján kell elvégezni.* Az állami iskolai végzettséghez kapcsolódó követelmények meghatározásánál az 1985. évi I. törvényben (oktatási törvényben) foglaltak alapján kell eljárni.

Az ügyviteli alkalmazottak besorolásánál besorolási feltétel:

— ügyviteli alkalmazott I. képesítési fokozatba tartoznak a középfokú végzettséggel és alapfokú vasúti vagy azzal egyenértékű képesítéssel rendelkezők,

— ügyviteli alkalmazott II. képesítési fokozatba kell sorolni az alapfokú iskolai végzettséggel és alapfokú vasúti, vagy azzal egyenértékű képesítéssel rendelkező munkavállalókat.

Az ügyviteli alkalmazottak fél év gyakorlati idő elteltéig — gyakornok megnevezéssel — egy fizetési osztállyal alacsonyabban kerülnek besorolásra.

Szellemi fogalkozású alkalmazottak (előadók) besorolása.

Szellemi foglalkozású alkalmazott I. (előadó III) kategóriába kell sorolni a középiskolai végzettséggel és középfokú szakirányú szakképesítéssel rendelkezőket. Szellemi foglalkozású alkalmazott II. (előadó II) kategóriába kell sorolni a középiskolai végzettséggel és felsőfokú szakirányú szakképesítéssel bírókat. Azokat, akik az előadó III., illetve előadó II. besorolási feltételekkel rendelkeznek és van 6 év gyakorlati idejük, kiemelkedő a szaktudásuk — a munkáltatói jogkört gyakorló vezető döntése alapján — a MÁV Vezérigazgatóságon, vasútigazgatóságok központjában, központi hivatalokban, építési főnökségeken, ipari üzemekben főmunkatárs II. kategóriába sorolhatók.

A szellemi foglalkozású alkalmazottak III. (előadó I.) kategóriába kell sorolni a felsőfokú állami iskolai végzettséggel és felsőfokú szakirányú szakképesítéssel rendelkező munkatársakat. Ilyen besorolásra csak a MÁV Vezérigazgatóságon, a vasútigazgatóságok központjában, a központi hivatalokban, építési főnökségeken, ipari üzemekben és az I. csoportú szolgálati főnökségeken van lehetőség. *Ezzel a besorolási feltétellel rendelkezők 6 év gyakorlati idő után kiemelkedő szaktudás esetén a felsorolt helyeken* (kivéve az I. csoportú szolgálati helyeket) *főmunkatárs I. kategóriába sorolhatók.*

Az előadói feladatokat ellátó, de megfelelő iskolai végzettséggel nem rendelkező munkatársakat ügyviteli alkalmazottként kell besorolni.

A szellemi foglalkozású alkalmazottak 1 év gyakorlati idő elteltéig gyakornokként kerülnek besorolásra, függetlenül attól, hogy ezen időszak alatt esetleg már megkezdték az önálló munkavégzést.

A gyakorlati idő számításánál a jelenlegi szabályokhoz képest változtatást nem terveznek. Az osztályonként eddig meglévő 14 bértételen felül még két bértételt iktattak be azok részére, akik a szolgálati időn kívüli magasabb bértételbe sorolásra jogosultak (csoportvezetők, rendkívüli előléptetés, stb.) és a hosszú MÁV szolgálati idő után, a 14. bértételen felüli bérkategóriákat is elérhetik. A tarifatáblázatban egyéb változást nem terveznek.

Az egyes munkakörök osztályba sorolásánál lényeges változás nincs, csak szakszolgálaton belüli, illetve a szakszolgálatok közötti arányok indokoltsága esetén hajtottak végre módosítást.

Pontosították az állami iskolai végzettség különböző fokozatait (az 1985. évi I. oktatási törvény alapján). Alapfokú iskolai végzettség a 8 általános iskola. Középfokú iskolai végzettség: szakmunkásképző, szakiskola, szakközépiskolai vagy gimnáziumi 4 osztály elvégzését igazoló végbizonyítvány. Középiskolai végzettség: a szakközépiskola vagy gimnáziumi érettségi bizonyítvány. Felsőfokú iskolai végzettség: főiskolai, egyetemi oklevél.

Átdolgozták, kiegészítették azokat a felsorolásokat, amelyek minősítették (alap-, közép-, felsőfok) a különböző tanfolyamokat, vizsgákat. Emellett lehetőség lesz arra, hogy a felsorolásban nem szereplő képesítést a besorolásra jogosult a végzettséget igazoló bizonyítvány alapján minősítse, hogy az a besorolásnál milyen szintű végzettségnek felel meg. Hiányos vagy nem egyértelmű okirat esetén a Vezérigazgatóságtól kell állásfoglalást kérni.

A Vasutasok Szakszervezete — és más érdek-képviseleti szervek is — a tervezetmódosítást egységes szerkezetbe foglalva megkapták. Az anyagot a VSz az érdekelt szervezeteinek (területi és tagozati tanács, tagozatok stb.) elküldte azzal, hogy értékeljék, tegyenek észrevételeket, javaslatot, amelyek alapján kerül majd sor tárgyalásra, egyeztetésre a Vezérigazgatósággal, várhatóan decemberben.

Dr. Simon József

Nyilatkozat

A Gárdonyi-nyilatkozatot 1992. október 15-én aláíró Mozdonyvezetők Szakszervezete, Vasutasok Szakszervezete, Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, valamint az abban foglaltakkal később egyetértő Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége és a Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége — az önálló kezdeményezéseik mellett — rendszeres konzultációt és közös fellépést határoztak el a jelenlegi, tragikusan rossz vasútpolitika megváltoztatásáért. (A nyilatkozatot lapunk 18. számában közöltük.)

A szakszervezetek úgy ítélik meg, hogy mára a MÁV gazdaságilag működőképtelenné vált. Súlyos likviditási gondokkal küzd, gyakorlatilag fizetésképtelen, a csődtörvény életbe lépése óta — amennyiben rendre nem tesz eleget, az abban foglaltaknak — működése törvénytelen. A piacképes tevékenységeket sem képes fejleszteni, a közszolgáltatási feladatainak rohamosan romló minőségében és csökkenő mennyiségben tud eleget tenni. A vasút műszaki állapota rossz, közlekedésbiztonsága megkérdőjelezhető, a munkafeltételek romlanak.

A jelenlegi állapot, illetve a most érvényesülő tendenciák következményeként a vasutasokat elszegényedés, létbizonytalanság, tömeges elbocsátás fenyegeti.

A szakszervezetek értékelése szerint a fenti helyzetet csak részben okozták az országban és a régióban zajló gazdasági átalakulás kényszerű hatásai, másrészt a közlekedéspolitika hiánya és a rossz, erőtlen vasútpolitika okolható. Mindezért súlyos felelősség terheli a vasút vezetőit és különösképpen a közlekedési kormányzatot, de az eddigi lassú, koncepciótlan magatartásuk miatt a meghozandó intézkedések jórészt már meghaladják a fenti szervek hatáskörét.

A Gárdonyi-nyilatkozat szellemében a szakszervezetek követelik:

— ökológiai alapú közlekedéspolitikai koncepció, annak keretében új vasútpolitika kidolgozását és parlamenti jóváhagyását,

— a közlekedéspolitika kialakítására és ellenőrzésére parlamenti állandó bizottság létrehozását.

A Gárdonyi-nyilatkozat tartalmát meghaladva követelik továbbá:

— a pénzügyi támogatás növelésével és a személyszállítási közszolgáltatás többletköltségeinek maradéktalan megtérítésével a vasút gazdasági működőképességének helyreállítását,

— a vasúti infrastruktúra fejlesztési forrásainak növelésével a MÁV piaci versenyképességének javítását,

— közvetlen és haladéktalan tárgyalásokat a szakszervezetek és egy — a kormány által megbízott tárgyalódelegáció között.

Jelen nyilatkozatot aláíró szakszervezetek egyidejűleg indítványozták a tárgyalások azonnali megkezdését a MÁV vezetőivel a vasutasok várható foglalkoztatási helyzetéről, a jövő évi kollektív szerződésről, és a béremelés mértékéről. Eltökéltek abban, hogy kivívják a vasutasok helyzetét javító intézkedéseket és megvédjék a kollektív szerződésben már elért eredményeket, de készek a konstruktív tárgyalásokra.

Amennyiben azonban a tárgyalási kezdeményezéseikre nem kapnak pozitív választ, rákényszerülhetnek a nyomásgyakorlás más formáira is.

Budapest, 1992. október 26.

Német László
Mozdonyvezetők Szakszervezete
Papp Pál
Vasutasok Szakszervezete
Gaskó István
Vasúti Dolgozók
Szabad Szakszervezete
Pogány Györgyné
Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége
Kovács Ferenc
Vasutasok Független Szakszervezete

Kedvezőtlenek az eddigi tapasztalatok

Központi támogatás nélkül nem megy a MÁV privatizációja

Szakszervezetünk állásfoglalása a strukturális átalakításról

A Friedrich Ebert Alapítvány által rendezett nemzetközi konferencián — amelyről lapunk 17. számában is írtunk — a Vasutasok Szakszervezetének állásfoglalását dr. Péter Mihály alelnök ismertette a résztvevőkkel. A területi és tagozati tanács által megtárgyalt és elfogadott állásfoglalást az alábbiakban ismertetjük.

„A MÁV 2000" vasútfejlesztési koncepcióban kidolgozott kérdések megoldása, a MÁV szervezeti, működési mechanizmusának részletes feltérképezése, átvilágítása, az állam és a vasutak kapcsolatának rendezése jelenti azt a környezetet, amelynek közepette kell megvalósítani a vasútüzemhez közvetlenül nem kapcsolódó tevékenységek leválasztását, a szervezeti egységek gazdasági társasággá történő átalakítását.

„A MÁV 2000" fejlesztési stratégia jelenti azt a vezérfonalat, amelynek mentén végighaladva, megteremtődik és létrejön egy piacorientált, kereskedő, szolgáltató vasút. Elsősorban az a cél, hogy a ma még veszteséget termelő Magyar Államvasutak egy gazdaságosan funkcionáló, kiegyensúlyozott pénzügyi körülmények között működő vállalattá váljon.

A vasút szervezetét és működését átvilágító külső cég is megállapította, hogy az elmúlt évtizedek alatt a vasút olyan mértékű kapacitást épített ki, amelynek kihasználása a jelen gazdasági körülmények között, s a jelentkező fuvarigényekkel való összevetésben tarthatatlanul alacsony.

A rendelkezésre álló kapacitást hozzá kell alakítani az igényekhez. Ennek megoldását tervezi a MÁV vezetése. Az egyik a felesleges kapacitás fokozatos leépítése, a másik pedig a külső piacon való értékesítés. A kapacitásfeleslegek elsősorban két szakágat érint a MÁV-on belül. Az építési és a járműjavítási szakágak azok, amelyeknek a területén az előbb említett feszültségek megtalálhatók. *Az úgynevezett „kereskedő vasút" kialakítása meaköveteli az alaptevékenységhez közvetlenül nem kapcsolódó egységek leválasztását.* A leválasztásra olyan területekről kerülnek ki az egységek, amelyek a műszaki tervezés, építés, és járműjavítás szakágakhoz tartoznak.

Az 1991-ben beindított privatizációs folyamattal az egyes speciális vasúti területen sikerült eredményeket elérni. Ilyenek a nemzetközi szállítmányozás, a kombinált fuvarozás, a beruházás, alapanyaggyártás és vasútikitérő-gyártás. Az 1992-ben már nagyobb lélegzetű átalakításokra is sor került. Ezeknél már a felesleges termelő kapacitások szervezeti átalakítása is megkezdődött.

A második félévet a MÁVTI-ból, a Faipari Üzemekből alakított egységek már mint korlátolt felelősségű társaságok kezdték meg működésüket. Befejeződött a MÁV Hídépítő Főnökség, és befejezés előtt áll a MÁV ÉPSZER átalakítása. Az 1992-es év végének privatizációs szempontból nagy kihívása az építési főnökségek és a járműjavítók egyszemélyes kft.-vé történő átalakítása.

A klasszikus értelemben vett építőipari kapacitás piaci értékesítésére, hasznosítására van halvány remény. Nem mondható el ez azonban a pályaépítés, a járműjavítás vonatkozásában. Még abban az esetben is, ha a nemzetgazdaság az évek óta tartó recesszió után valamilyen jellegű és mértékű fejlődésnek indul, a nagy tőkeigényes beruházások csak külföldi erőforrások bevonásával lehetségesek.

Ezek a tények arra késztetik az érdekvédelmi szervezeteket, és köztük a Vasutasok Szakszervezetét is, hogy a MÁV-nál folyó átalakítási, privatizációs folyamatot körültekintően, a munkavállalói érdekeket messzemenően figyelembe vevő érdekvédelmi tevékenységet fejtsen ki. Az átalakítást csak abban az esetben lehet sikeresen végrehajtani, ha az abban érdekeltek is részt vesznek a munkában, és az akaratuk megegyezik a központi akarattal.

A feladat nem egyszerű. Az említett szakágaknál dolgozók részére munkát kell biztosítani. A MÁV vezetése ma ezt úgy tervezi megoldani, hogy átmeneti állapot után a privatizációs piacon elkelnek ezek az üzemek. Az új tulajdonos, aki kedvező esetben külföldi megrendeléssel is szolgál, és nemcsak az olcsó munkaerőt kívánja foglalkoztatni. Munkavállalói oldalról a MÁV-nál folyó „átalakítási" folyamatot vegyes érzelmekkel tudják csak kezelni. *A nyereség a munkahely megőrzése lehet.* Ez azonban kevesek számára jelenthet megnyugvást. Ma mindenki a munkanélküliség rémétől retteg.

Az a több tízezer vasutas munkavállalót érintő folyamat, amelyet napjainkban racionalizálás, privatizáció név alatt megvalósítanak a MÁV-nál, olyan szakszervezeti tevékenységet, érdekvédelmet kíván, amely biztosítja, hogy a munkavállaló ne kerüljön rosszabb helyzetbe, mint előtte volt. *A Vasutasok Szakszervezete a törvények által biztosított jogával élve részt kíván vállalni az átalakítási munkában.*

A munkavállaló érdek-képviseleti jogosultságait a 119/1991. évi kormányrendelet alapján kell gyakorolni. A rendelet alapján a munkáltató tájékoztatásának ki kell terjednie a munkavállalók foglalkoztatására, kereseti és bérviszonyára, szociális ellátására, a tulajdonszerzés lehetőségeire.

A foglalkoztatás kérdését tisztázni kell az átalakulási tervben és a privatizációs szerződésekben. A Vasutasok Szakszervezete megnyilatkozásaiban hangoztatja, hogy a létszám szintjének megtartása alapvető követelmény. A

(Folytatás a 7. oldalon)

Értéket mentenek

Sikeres elhárítási gyakorlat

Egy borongós, őszies, esőbe hajló délelőttön óriási füstgomolyag száll a légtérben a szolnoki rendező-pályaudvar nyugati indítójának 9—10. vágányánál. Nem atomfelhő, hanem egy elképzelt, de a valóságosan is bármikor bekövetkezhető, egyben környezetet is romboló megelőző folyamat szemtanúi vagyunk. Egy vasúti szerelvény 2 tartálykocsijából gázolaj ömlik a szabadba, az így keletkezett tűz lángjai közelednek a szomszédos vágányon álló vasúti teherkocsikhoz. Hála a vállalati és az önkormányzati tűzoltók, a vegyvédelmi alakulat, a polgárvédelmi mentőcsapat összehangolt fellépésének, ezt a környezeti ártalmat sikerült lokalizálni, a veszélyeztetett terület szervezett biztosítása mellett. A kiömlött veszélyes anyagot homokkal felitatják, s ezzel annak tovaterjedését elzárják. A lángot habanyaggal fojtják el.

Az esemény után, szemben velem, a gyakorlat végrehajtói: arcukon semmi jele a félelemnek, higgadtan hallgatják *Grenczer János* vontatási főnök elismerő szavait. Ezt követi *Mrena József* önkormányzati tűzoltó főhadnagy értékelése. Az elmondottakban összecseng az a gondolatsor, hogy a személyi-szakmai-emberi tulajdonságokon túlmenően, a mentés csak akkor lehet igazán hatékony és gyors — továbbá a magát is menteni igyekvőt óvó — ha a jelenleginél jobb technikai berendezés és hírközlési módszerek (magyarul sűrített levegős önmentő készülék, személyi adóvevő készülék stb.) birtokosai lehetnek.

Jól tudják persze, hogy az optimális megelőzés az lenne, ha nem is keletkezne környezetet károsító anyag sem a vasúti szállításnál, sem másutt. Ámde ez a feltétel ma még nem teljesíthető. Addig az ilyen és ehhez hasonló haváriaelhárítási gyakorlatokra szükség van. Ehhez a gyakorlathoz az elengedhetetlen kelléket, azaz a tűz és füstképzést a honvédség pirotechnikusai biztosították.

A közreműködők nem vallottak szégyent, minden bizonnyal így cselekedtek volna „éles" helyzetben is.

Halász László

Záhonyban a VSz-re szavaztak

EGZISZTENCIÁLIS GONDOKKAL KOPOGTATNAK AZ AJTÓN

Lehet, most árulom el nagyfokú tájékozatlanságomat, de néhány hónappal ezelőtt egy — kínosra sikeredett sztrájk kapcsán — elemi erővel hatott rám az a tény, hogy a Magyar Államvasutak keretein belül 13, azaz tizenháromféle szakszervezet működik. (Már maga a 13-as is szerencsétlen szám, aminél csak az szerencsétlenebb, ha a vasutasság összérdekeit csoportérdekeknek rendelik alá!) Talán ezért is tolakodik elő a kívülálló számára furcsának ható kérdés: Záhonyban hány szakszervezet funkcionál?

— Csak egy, az pedig a Vasutasok Szakszervezete — válaszol nem titkolt elégedettséggel *Treszka Zoltán* szb-titkár. — Mindez állomási szinten értendő, hiszen a vontatásnál „természetesen" a Mozdonyvezetők Szakszervezete dominál. Annak idején persze Záhonyban is próbálkozott a VDSZSZ, a gyülésükre kíváncsiságból mi is elmentünk, vajon mit tudnak, amit mi nem? *Nos, az érdeklődés meglehetősen gyér volt, végül úgy szálltak föl a vonatra, hogy taglétszámukat egyetlen fővel sem sikerült gyarapítaniok.* Az állomáson és a körzetben körülbelül 5800 vasutas tartozik a VSz-hez, ami 90 százalékos szervezettséggel egyenlő. A többség tavaly augusztus óta megerősítette tagságát, mindezt a súlyosbodó gazdasági és szociális körülmények ellenére.

— Nemrégen még óriási vonzerő volt a viszonylag olcsó szakszervezeti üdültetés, amit most nagyon nehéz áthidalni — folytatja *Treszka Zoltán.* — Ami viszont feltétlenül pozitívum, a legutóbbi választások óta tizenkét alkalommal szerveztünk kedvezményes vásárlási akciót, amely keretén belül tagságunk a kiskereskedelmi árnál lényegesen kevesebbért jutott hozzá vegyiárukhoz, élelmiszerhez, tüzelőhöz. Persze nem csupán ebben merül ki az összes tevékenységünk, az új bértarifarendszer egy csomó problémát is fölvetett. Több alkalommal a besorolással nem emelkedett megfelelően a kereset és a műszakpótlék csökkentésének is voltak kedvezőtlen kihatásai. *Fellépésünknek köszönhetően mintegy kétszázötvenen kapták meg az őket megillető különbözetet.*

Másfajta intézkedést kívánt az áttelepült vasutasok szovjet tízosztályos iskolai végzettségének érettségiként való elismertetése, amely esetenként négy-ötezer forintot is jelentett az illetőnek. Ebben csak annyi az ellentmondás, hogy a tisztképzőre meg minden további nélkül fölvették őket, ahová ugye feltétel lenne az érettségi.

— Az elmondottakon kívül, milyen jellegű problémákkal kopogtatnak be a szakszervezet ajtaján?

— Elsősorban egzisztenciális problémákkal keresnek föl bennünket. Az egyre emelkedő árakhoz képest még mindig alacsonynak tartják a vasúti fizetést, annak ellenére, hogy a közelmúltban azért valamelyest több lett a kereset. Vannak azonban olyan munkakörök, mint a kereskedelmi, átrakási vagy rehabilitációs foglalkozások, ahol a bérek elmaradnak a vasúti átlagtól és keresetkiegészítésre sem nyílik mód. Előfordul, hogy vasutas férje, felesége elveszti munkahelyét, ezután egy fizetésből kell megélni. *Elhelyezkedésre gyakorlatilag nincs mód, a megyében húszszázalékos a munkanélküliség,* Záhony pedig az érintett települések közé tartozik.

Van az állomáson olyan egyedülálló, aki három gyermeket nevel. Szeptemberben aztán tetőznek a gondok, kezdődik az iskolaév. Könyv, füzet, tanszer kellene... A kilátástalan helyzetben lévőkön igyekszünk segíteni néhány száz forint erejéig, mert azt talán említeni sem kell, hogy a mi pénzügyi kapacitásunk is meglehetősen véges. Bár nem szeretnénk valamiféle önsegélyező egyesületté átalakulni, óhatatlanul szükség van az anyagi támogatásra, még akkor is, ha tudjuk, ez rövid távon sem teljes értékű megoldás.

— thorday —

Sajtónapot tartottak a VSz központi nyugdíjasklubjában

Az Országos Nyugdíjas Kamara, s a Vasutasok Szakszervezete Nyugdíjas Tagozata november 4-én tanácskozást rendezett az érdekvédők és a sajtó sokoldalú kapcsolatának erősítéséről. A nyugdíjastagozat budapesti központi klubjában tartott rendezvényen a VSz képviseletében megjelent *Pallos György* alelnök, a kamarát *Krizsán Sándor*, a sajtóbizottság elnöke képviselte.

Feleki Pál, a házigazda VSz Nyugdíjas Tagozatának elnöke köszöntötte a résztvevőket majd a vasutas nyugdíjasok helyzetéről tartott rövid, de annál markánsabb tájékoztatót. Mint mondotta: *a MÁV-nyugdíjasok száma az idén meghaladta a 135 ezret.* A MÁV Nyugdíj Igazgatóság októberi adatai szerint, az ez évi nyugdíjemelések után, s a havi 10 ezer forint létminimumot tekintve, a vasutas nyugdíjasok 62 százalékának ennél kevesebb a járandósága. Különösen nehéz a származékos nyugellátottak, köztük az özvegyek helyzete, ezek többsége havi 7 ezer forint alatti nyugdíjból tengődik.

A napi megélhetési gondokkal küszködő nyugdíjasok, s a munkanélküliek körében, főként azóta, amióta ismertté váltak a kormány jövő évi költségvetési elképzelései, nő az elkeseredettség, a kilátástalanság. *Feleki Pál* elmondta, hogy a főbizalmi-értekezleteken, -taggyűléseken sokan bírálták a kormányt és a parlamentet a nyugdíjasok iránti érzéketlenségükért. Különösen aggasztónak tartják a nyugdíjuk reálértékének tovább romlását. Ezt példákkal is szemléltette. A jövő évre prognosztizált 16 százalékos nettó bérfejlesztéssel szemben, csak 10 százalék körüli nyugdíjemelés várható. Az is előre látható, hogy a kétkulcsos áfa bevezetése csak a legalacsonyabb összegű nyugdíjban részesülő rétegnél kerül majd ellensúlyozásra. *Ez a nyugdíjasok többségének gyorsuló elszegényedését mozdítja elő.*

Sokan, joggal kérdezik: a kormány miért nem tartja be az országgyűlés által hozott törvényeket? Miért nem tűzik napirendre az új nyugdíjtörvényt? Miért nem esik szó az idén bevezetett régebbi nyugdíjak korrekciójának a folytatásáról? Azt pedig már lealázónak tartják egyes, az állam által eddig biztosított szociális támogatásokat, köztük a vasutas nyugdíjasok egyetlen, megmaradt természetbeni járandóságát is meg akarják adóztatni.

Az elszegényedő rétegek (többségükben nyugdíjas) körében fogy a türelem, nő a keserűség. Érthető, hiszen az idős embereknek a kitartásra, a túlélésre nincs idejük.

A VSz Nyugdíjas Tagozata egyébként összegezte, hogy napjainkban mi foglalkoztatja a vasutas nyugdíjasokat. Az októberi tanácskozásokon, taggyűléseken elhangzott észrevételek, panaszok alapján kialakított állásfoglalásukat. Az állásfoglalásban megfogalmazott észrevételekről levelet küldtek a miniszterelnöknek, a Nyugdíjas Kamarához és az MSZOSZ nyugdíjasválasztmányához.

Krizsán Sándor, az Országos Nyugdíjas Kamara munkájáról adott rövid tájékoztatót. Céljai között első helyen említette a tagszervezeteket. Hatékony érdekvédelmet csak így lehet kifejteni. Ehhez kapcsolta a sajtó és a nyilvánosság erejét. Arra törekszenek, hogy a jövőben nagyobb teret, több lehetőséget kapjanak a sajtóban. A tájékozottság és a tájékoztatás eszközei között említette a sajtót. Külön is kiemelve a mai és leendő nyugdíjasok lapját a „Heti Hírhozó"-t.

A lapot *Sulyovszky Csaba* főszerkesztő mutatta be, hangsúlyozva, hogy a jövőben még inkább a nyugdíjasok tájékoztatásának fóruma, érdekeik képviselője kívánnak lenni. S ehhez várják a szervezetek és az olvasók javaslatait, észrevételeit.

A tájékoztatók után *Pallos György* alelnök arról tájékoztatta a vendégeket, hogy a vasutas-szakszervezet — szervezetileg és anyagilag is — tevékenyen támogatja saját nyugdíjastagozatát. Ezt a támogatást ezután is vállalja. Ami pedig az érdekvédelmet illeti, azt nemcsak a mintegy 60 ezer nyugdíjas szakszervezeti tagra, hanem a többi nyugdíjasra nézve is kötelességüknek tartják. Az alelnök végezetül a Vasutasok Szakszervezetének támogatásáról a nyugdíjaskamarát is biztosította.

V. F.

Megalakult a Pannoncont Kft.

Magyarország, földrajzi fekvésénél fogva fontos szerepet játszik a nyugat-, kelet- és dél-európai országok vasúti összeköttetésében, így a tranzitforgalomban is. A magyar külkereskedelem növekvő nyugatorientáltsága révén az export—import forgalomban is igéretesek a jövő kilátásai. Ezt ismerte fel a bázeli székhelyű Intercontainer társaság, amikor elhatározta, hogy Magyarországot bekapcsolja az intercontális közlekedési rendszerbe (kombinált fuvarozás). Ennek érdekében a MÁV-val és a GySEV-vel közösen létrehozták a Pannoncont Kft.-t. Célja a magyar ügyfelek — elsősorban a speditőrök kiszolgálásán túl — a záhonyi és a józsefvárosi konténerterminálokon a vasút—közút, valamint a széles és a normál nyomtávú metszéspontján jelentkező feladatok, s a szolgáltatások magas színvonalú teljesítése.

Az Intercontainer már most is rendszeresen szervez zártvonati összeköttetést Sopronon át görög és török viszonylatban — mindkét irányban. A GySEV soproni terminálja ugyanakkor csatlakozást biztosít Észak-, Közép- és Nyugat-Európa felé.

Hasonló stratégiai szerepet játszik Záhony a Magyarország és Ukrajna közötti határforgalomban. A nagy teljesítményű záhonyi konténerterminálon a FÁK-országok, Irán, Afganisztán és a Távol-Kelet — Kína, Japán — forgalomban közlekedő konténerek átrakását végzik.

A Pannoncont Kft. budapesti székhellyel szeptemberben kezdte meg működését.

(vf)

MEGALAPOZATLAN INTÉZKEDÉSEK

Milyen sors vár félezer vasutasra?

Feszült a légkör az Istvántelki Főműhelyben

— *Higgyel el, nem túlzás, amikor mi, meglett férfiak, akik szinte a fél életünket itt éltük le a vasútnál, azt mondjuk: sírni tudnánk, annyira el vagyunk keseredve.* Ezekkel a szavakkal fogadott a MÁV Istvántelki Főműhelyében *Seres Gyula* főművezető, az szb-titkár helyettese. Hasonlóan rossz hangulatban találtam két kollégáját, *Pető István* hegesztőcsoport-vezetőt, a munkahelyi bizottság titkárát és *Hoffmann Orbán* lakatost, a műhelybizottság titkárát.

Váratlan távirat

Keserűségük nem véletlen, hiszen a mai napig nem tudják, milyen sors vár rájuk és csaknem félezer munkatársukra. Ez a bizonytalanság hosszú hónapok óta tart és — ahogy mondják — most már idegileg kikészülnek tőle az emberek. Az események a múlt év elején kezdődtek, de akkor még békés volt minden. Először megszüntették a személykocsi-javítást, emiatt közel hetven embernek át kellett mennie a Dunakeszi Járműjavítóba. Persze már ekkor is voltak, akik ezt nem vállalták és inkább másutt kerestek munkát.

Aztán két gyáregységből egyet csináltak. A létszám állandóan csökkent. Közben kivált az öntöde is — ezt privatizálták. *Az átszervezéseket azzal magyarázták, hogy így gazdaságosabbak lesznek.* A dolgozók többsége ezt meg is értette, minden nyugodtan, simán zajlott. Úgy volt, hogy kft.-vé fognak alakulni.

És akkor — mint derült égből a villámcsapás — *Murárik László*, a főműhely igazgatója táviratot kapott a vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási főosztályától. Ennek az idén április 30-án kelt táviratnak a fénymásolt példányát már *Váczi János*, a szakszervezeti bizottság titkára adja a kezembe. A többi között ez olvasható benne: *„A főműhely a saját állóeszközkarbantartási és felújítási tevékenységét azonnal szüntesse meg... A megszüntetéssel kapcsolatban folyamatosan kap rendelkezést."*

Az IB vétója

Ezután az események már két szálon futottak: jöttek-mentek a hivatalos levelek, miközben a hangulat főműhelyszerte felforrósodott. Egyre többen ijedtek meg attól, hogy munkanélkülivé válnak és elmentek. Ez a spontán munkaerő-elvándorlás persze nem jött rosszul a MÁV-nak, hiszen „megúszta" a végkielégítés fizetését. Május 8-án az intézőbizottság a Munka Törvénykönyve 14. paragrafus 3. bekezdése alapján vétót emelt a járműjavító üzemek bezárására, leválasztására, összevonására és egyes vagyontárgyak eladására vonatkozó döntés ellen. A bizottság kérte, hogy öt napon belül kezdődjenek meg az egyeztető tárgyalások és küldjék meg számukra a döntésre vonatkozó anyagokat. A vétó ilyen esetben azt jelenti, hogy az intézkedéseket, illetve azok végrehajtását fel kell függeszteni.

— A megszüntetésre vonatkozó bejelentés azért is robbant bombaként dolgozóink körében — mondja az szb-titkár —, mert a MÁV-nak a 2000. évig kidolgozott koncepciója alapján *a vasútnál elsőként készültünk föl a privatizációra. Saját kezdeményezésünk volt ez, amely jelentős konkrét eredményekben is megnyilvánult.* Például a rezsiköltségekben — radikális takarékossági intézkedésekkel — egyharmados csökkenést értünk el. Üzemünknek egy külső szakértő cég által elkészített privatizációs anyagát — a MÁV-nál elsőként — 1991. november végén felterjesztettük a főosztályhoz engedélyezésre. Erre választ nem kaptunk, helyette bejelentették megszüntetésünket.

Tekintettel arra, hogy a döntés valódi indokát nem is közölték és arról előzőleg a szakszervezeti bizottságot nem is tájékoztatták, nagy volt a felháborodás. Mi a MÁV számára nem működtünk veszteségesen. *A döntést pedig nem támasztották alá objektív gazdaságossági számításokkal.*

Augusztus 24-én újabb levél érkezett a főosztálytól. Ebben közlik, hogy úgy döntöttek: az Istvántelki Főműhelyt és a Dunakeszi Járműjavító Üzemet összevonják. Az összevonás tervezett időpontjának november elsejét jelölték meg. Mivel azonban a javaslat nem tartalmazott semmilyen konkrét adatot a munkaerőre, a foglalkoztatásra, a működésre, a gazdaságosságra vonatkozólag, arról véleményt mondani az szb-nek nem állt módjában. Közben az IB május 11-én emelt vétója továbbra is fennállt, és az a mai napig hatályban van.

A tájékoztatót sem az Istvántelki Főműhely, sem a Dunakeszi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottsága, sem pedig az intézőbizottság nem fogadta el. Közösen kérték a főosztályt, egészítse ki az anyagokat. Mostanáig azonban a vétóra semmilyen válasz nem érkezett a főosztály részéről és az előírt tárgyalások sem történtek meg.

Nincs válasz

Mindezek ellenére Istvántelken intézkedéseket tettek az összevonás végrehajtására, az átcsoportosításra, gépek, berendezések más üzemeknek történő felajánlására. Tekintettel arra, hogy a vétó fennáll, az intézkedések az szb szerint törvénysértők, azonkívül — írásos anyagok és tervek híján — megalapozatlanok is. *Az üzemben rendkívül feszültté vált a légkör, emiatt a dolgozók az üzem igazgatóját teszik felelőssé.* A szakszervezeti bizottság október 7-én levélben kérte *Murárik László* igazgatót, hogy amíg az egyezség meg nem születik, az átszervezéssel kapcsolatos minden belső intézkedést függesszen fel.

— Nem annyira az átszervezés ténye, mint a mikéntje az, ami az emberek felháborodását kiváltotta — állítja egybehangzóan a dolgozók három képviselője, *Seres Gyula, Pető István* és *Hoffmann Orbán.* — Évtizedek óta itt dolgozunk, jogosan várunk becsületes, őszinte szavakat az igazgatótól. Mi tudjuk, hogy az utasítás „föntről" érkezett. Hogy az abban foglaltak valós tényeken alapulnak-e, az is fontos téma. De számunkra nem kevésbé fontos, hogy ha az átszervezésnek mindenképpen meg kell történnie, figyelembe veszik-e a végrehajtásnál az emberi szempontokat.

Át kell mennünk Dunakeszire — ennyit tudunk. De, hogy kinek hová, milyen munkája lesz, s főleg milyen bére, azt senki sem közölte velünk. Nem alaptalan az a félelem sem, hogy ott mi hátrányban leszünk. Hiszen Dunakeszin mégiscsak új ember lesz az is, aki már harminc éve van a vasútnál. A bérek Budapesten magasabbak, Dunakeszin alacsonyabbak. Lejjebb viszik az órabérünket vagy hagyják, az viszont óhatatlanul bérfeszültséget okoz majd. Megtarthatják-e a vezetők is a beosztásukat? Hiszen egy osztálynak nem kell két vezető. Nálunk teherkocsi-, Dunakeszin pedig személykocsi-javítás folyik, amiben mi természetesen nem vagyunk annyira gyakorlottak. *Ha ott leépítésre kerülne sor, biztosan minket fognak elküldeni.*

Ezek mellett is számtalan más jogos kétely és aggály merül fel a dolgozókban. Ezekre pedig nem kapnak választ. Csoda-e, hogy rossz a hangulatuk? És — ahogy az már lenni szokott — a jók mentek el először, azok, akiknek a munkájára, sok évtizedes tapasztalatára szükség lenne.

És még valami, ami nagyon elszomorítja az embereket. Saját kétkezi munkájukkal építették fel és tartották karban a közvetlenül a Balaton partján levő üdülőjüket. Hány hét végét töltöttek ott munkával, hogy szebb, csinosabb, kényelmesebb legyen minden! És hány közös élmény fűzi őket ide! *Most pedig nem tudják, nyaralhatnak-e még ott vagy elveszik tőlük ezt is.* Mert a kultúrházat, amin szintén sokat dolgoztak, már bérbe adták. Most színvonalas szórakozás helyett biliárdoznak ott. Persze nem ők.

Sok-sok kicsi tüske, és mindegyik nagyon tud fájni. Ennek az üzemnek minden egyes nő zetmétere fontos az embereknek. Nemcsak azért, mert megszokták, hanem, mert maguk hozták létre, maguk alakították. Ha már el kell venni tőlük, miért nem lehet erre is figyelemmel lenni?

Csop Veronika

Tiltakozás a privatizáció ellen

Vasutassztrájk Európa-szerte

Franciaországban komoly zavarokat okozott október 27-én a vasúti közlekedésben az európai vasutasok 14 országra kiterjedő részleges figyelmeztető sztrájkja.

Az EK-tagállamok, továbbá Svájc és Ausztria vasutasai amiatt tiltakoztak, mert tartottak az esetleges privatizálás következményeitől. Ezt reális veszélynek tekintik, hiszen a közösség általában állást foglalt a vasútvonalak magánkézbe adása mellett, bár ennek gyakorlati megvalósítását számos ország egyelőre még nem tervezi.

A legtöbb országban csak egy-két órás figyelmeztető sztrájkot tartottak, Franciaországban viszont, ahol hat nagy szakszervezet csatlakozott az európai munkabeszüntetéshez, nagyobb zavarok voltak. Október 27-én gyakorlatilag szünetelt a forgalom a szuperexpressz, a TGV déli vonalán, kimaradt számos gyors- és személyvonat, de főként az elővárosi vasutak forgalma vált rendkívül bizonytalanná.

A francia főváros és elővárosai között például sok helyen legfeljebb csak minden harmadik-negyedik szerelvény közlekedett, a távolsági vonalakon az utasok gyakran többórás várakozásra kényszerültek.

A vasutak átszervezése és privatizációja elleni EK-szintű tiltakozó megmozdulás keretében, október 27-én Belgiumban is leállt a vasúti közlekedés egy órára — jelentette a Reuter és az AFP hírügynökség. A vasutasok délelőtt 11 és 12 óra között szüntették be a munkát.

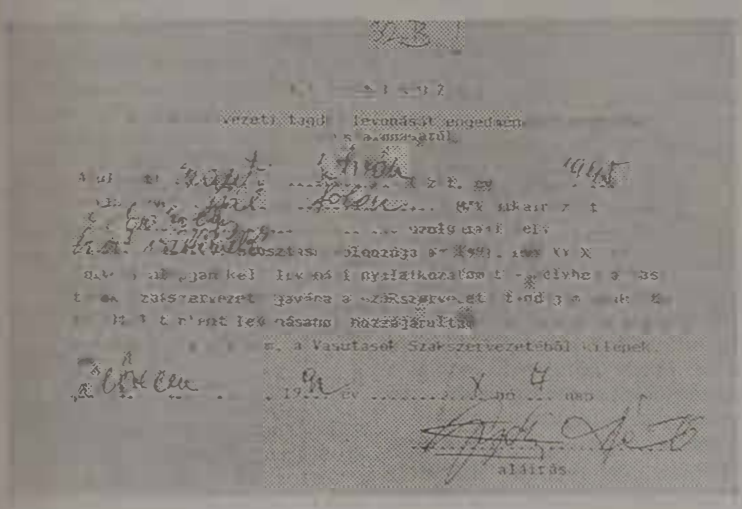
Szünetelt ez időben a vasúti közlekedés Európa több más országában is. Görögországból komolyabb fennakadásokról érkeztek hírek.

RÁGALMAZÁS, LEJÁRATÁS

Debreceni tagtoborzó VDSZSZ módra

Több megtévesztett vasutas már visszalépett

Az alább ismertetett levél, melynek címzettje *dr. Péter Mihály*, a VSz alelnöke, Debrecenből érkezett: „Tájékoztatásul közöljük, hogy Debrecen állomásfőnökség területén a Vasutas Dolgozók Szabad Szakszervezetének két tagja — mint az állomás dolgozója — függetlenített státusban szakszervezeti szervezőmunkát végzett 1992. október hó folyamán. Tagjaink részéről több olyan jelzés érkezett, amely súlyosan terheli a VDSZSZ szervezési munkáját, különösen annak vezető ügyvivőjét, *Győri Petert*.



Az ominózus nyilatkozat

Illetéktelenül beavatkoztak a VSz szervezeti belső életébe, bomlasztották az alapszervezetünket, ragalmakkal és valótlan állításokkal igyekeztek lejáratni bennünket. Tagjaink közül többen idézték kijelentéseiket: *„feloszlik a vasutas-szakszervezet, mi leszünk az utóda”*. „Átalakul a szakszervezet, új neve lesz, Szabad Szakszervezet, már lépjel is be, mondjad az adataidat stb.” „Új vagyonmegosztas lesz a szakszervezetek között, a mi szakszervezetünk lesz az igazi, a vasutasoké megszűnik, tehát a régi fajta szakszervezet feloszlik”.

A VDSZSZ által stencilezett nyomtatványokat különféle szolgálati helyekre, irodákba vitték, de a vonaton hazautazókat is győzködték és kilépésre buzdították. E nyomtatvány a VSz-ből való kilépés és a tagdíjfizetési önkéntesség visszavonásának tényét tartalmazza. Ugy véljük, ehhez más szakszervezetnek nincs joga. Ilyen stencilezett és kilépést tartalmazó nyomtatványt a VDSZSZ vezető ügyvivője személyesen juttatott el a számviteli csoporthoz, a mi alapszervezetünk tudta nélkül. 95 esetben került sor október folyamán ilyen nyilatkozatok leadására. *Szántó István* forgalmi szolgálattevő, Tócóvölgy állomás dolgozója nevére kitöltött stencilezett nyilatkozatot *Győri Péter* úgy juttatta el, hogy azon nem *Szántó István* aláírasa, hanem *Győri Péteré* szerepelt. E nyilatkozat birtokunkban van. (Ennek fotókópiáját lapunk közli — a Szerk).

Közöljük, hogy alapszervezetünk elnökét, *Berki Jánost* is szóban két esetben felszólították „fenyegetésekkel és erőszakkal toboroz vissza VDSZSZ-be már beszervezett tagokat és hagyjon fel az ilyen tevékenységgel . . .” *Berki János* az eseteket egy alkalommal *Győri Péter* és az állomásfőnök *Iványi Jozsef* jelenlétében megcafolta, majd e cáfolatot *Gyori Péter* el is ismerte. Egy másik alkalommal pedig a VDSZSZ helyiségében több VDSZSZ aktivista jelenlétében kijelentette, hogy hajlandó bármilyen kijelentését az erintett tagok jelenlétében megvédeni, és bizonyítsa konkrétan a VDSZSZ, hogy fenti állításai valósak. Erre azóta sem volt hajlandó a VDSZSZ.

Aktivistaink az esetek egy részét vizsgálva megállapították, hogy a VDSZSZ részéről történt felelőtlen nyilatkozatok, félrevezető információk cafolata utan több megtévesztett VSz-tag visszavonta kilépési nyilatkozatát es tovabbra is alapszervezetunk tagja maradt . . .”

Berki János szb-elnök

A hat óra negyvenre hirdetett munkásgyűlésre mintegy húsz-harminc debreceni utazó kíváncsi. Pontos számot azért is nehéz mondani, mert az ajtó az eszmecsere ideje alatt végig nyitva van, jönnek-mennek az emberek. Többségük ugyan mar letette a szolgálatot, de jó néhányan a gyűlés kellős kozepén pattannak fel, mert indul a vonatuk. Először az szb-titkár, *Báthori Lajosné* számol be arról, amit legutóbb Budapesten hallott. Hát, mit mondjak, a dolgozókat nem nagyon hatja meg a MÁV súlyos gondjairól a már sokadszor hallott mese. Őket inkább konkrétumok érdekelnék. *Nyiri Sándort például az, hogy igaz-e, hogy a jövőben meg fogják adóztatni az arcképes igazolványokat is. Holhos János* meglehetősen furcsállja, hogy amíg a hetven éven felüliek ingyen utaznak, mások meg mindenféle kedvezményben részesülnek, addig a vasutas fizetni fog családostul, ha utazni akar.

Már a munkassgyulés elott kemény szavakkal ecsetelte nekem *Szentjóbi Szabó László* vezénylőtiszt, hogy micsoda galibát okozott szeptember 27. óta az új Munka Törvénykönyve azon rendelkezése, amely 12 órában maximálta a szolgálatot. Többen is felvetették, hogy a MÁV — hasonlatosan a Malévhoz és a Mahart-hoz — miért nem kér a kormánytól mentesítést ez alól a paragrafus alól. (A témára egyébként következő lapszámunkban még visszaterünk.)

Berki János, az szb-elnöke vezeti föl a VDSZSZ-tagtoborzó kampányának fonáksagaira ravilágító napirendi pontot. A Vsz-alelnökéhez intézett levélhez sok újat nem tud hozzátenni, legfeljebb annyit, hogy ők a tetteikben szeretnének politizálni, s továbbra sem hajlandóak az embereknek felelőtlenül ígérgetni. Véleménye szerint a szabad vasutas-szakszervezet egyébként is azokat az eredményeket tünteti föl sajat sikereiként, amelyeket kilencven százalékban a VSz ért el.

Ezután azok jelentkeztek szólásra, akik egy meggondolatlan villámátigazolás után ujra visszaléptek a VSz-be. *(A 95-ből eddig 35-en vonták vissza a VDSZSZ-be való belépésüket, köszönhetően mindenek előtt annak, hogy a VSz aktivistái vettek a fáradságot és — tanulva a VDSZSZ-től! — személyesen es egyenként beszélgettek el az emberekkel.)*

— Két perc alatt történt a beszervezésem — emlékezik vissza az egy hónappal ezelőtti dologra *Szabó József* vonatvezető. — Éppen bent voltam az ügyeletes tiszti irodában, amikor odajött hozzám és agitálni kezdett *Győri Péter*. Azt mondta, hogy a VSz padlón van, nincs jövője, aztán az orrom alá dugott egy papírt, s mutatta, itt írjam alá.

— Tudta, hogy ez egy kilépési nyilatkozat a VSz-ből?

— *Én nem voltam tisztában vele. Olyan gyorsan történt az egész, hogy azt sem tudtam miről van szó. Csak később kezdtem el gondolkodni rajta, s jöttem rá, milyen marha is voltam . . .*

— Szintén ugyanaz a szituáció volt, mint a Józsinál — mondja *Ruzsa Tünde*. — Nekem is csak utána jutott eszembe, hogy tulajdonképpen semmit sem tudok az egészről. Legfőképpen arról nem, hogy a VDSZSZ mit is akar elérni.

— Kétségtelen, hogy radikálisan lépést kell váltanunk — fűzi hozzá a hallottakhoz az szb-elnök. — Változtatni kell a tizenhét tagú szb összetételén, agilisabb aktivistákat kell valasztanunk, mert a VDSZSZ a propaganda terén leköröz bennünket. *Ugy kell tekintenünk a történteket, mintha most kaptunk volna egy szabad szakszervezet.*

Szentjóbi Szabó László vezénylőtiszt

A beszervezés módszerére (vagy inkább módszertelenségére) jellemző, hogy a VDSZSZ függetlenített helyi vezetői listán léptették ki, illetve át magukhoz a megzavart dolgozókat.

— Hozzám még egyetlen ember sem jött oda, hogy azt mondja, én ki akarok lépni a VSz-ből. Pedig az irodám mindenki elott nyitva van — jegyzi meg a „kilépésekkel” kapcsolatban *Báthoriné*.

Természetesen szerettük volna e sajátos toborzó stílusról a leginkább illetékes, függetlenített debreceni VDSZSZ-ügyvivőket is megkérdezni. Sajnos ottlétünkkor (október 30-án délelőtt) a VDSZSZ irodájában nem tartózkodott senki. A cikk megírása előtt telefonon próbáltam elérni őket (november 4-én délután), mindhiába.

A VDSZSZ budapesti központjában *Lukácsi Bálint* ügyvivő, a Szabad Vasutas című lap felelős szerkesztője — úgy is mint kolléga — szívesen allt rendelkezésre. *A VDSZSZ alulról épitkező, demokratikus szervezet, hangsúlyozta, alapszervezetei önállóságot élveznek. Éppen ezért az ominózus ügyben nem kíván állást foglalni.* Kérdezzem meg tehát a debrecenieket, s már sorolta is a hét ügyvivő nevét. Ugyanakkor úgy vélte, hogy ha egy kilépett nyilatkozatot a nyilatkozó helyett a tagtoborzást végző VDSZSZ-ügyvivő ír alá, az legfeljebb formai lehet. Más lenne a helyzet, ha *Győri Péter* a nyilatkozó nevét kanyarintotta volna a stencilezett szöveg alá.

Kértem Lukácsi urat, lépjen érintkezésbe debreceni alapszervezetükkel, hogy az ügyvivők — tisztázni a tisztázandókat — hívjanak vissza engem. A Szabad Vasutas szerkesztője ezt először azzal hárította el, hogy telefonon képtelenség elérni őket, aztán mégis csak elkérte a telefonszámomat. Lapzártáig Debrecenből nem érkezett hívás.

Tódor János
Fotó: Tüttő Tibor

Nem mind arany, ami fénylik

A VDSZSZ havonta megjelenő lapja, a *„Szabad Vasutas”* (ára: 30 forint) októberi számának első oldalán lelkendezve adja hírül, hogy a legutóbbi — feltehetően a szeptemberi — lapszám óta a vasutas kollektívák mintegy 15 helyen döntöttek úgy, hogy VDSZSZ-alapszervezetet alakitanak. A szolgálati helyeket is felsorolják. Ezek a következők: *„Balassagyarmat ÁF, Barcs AF, Békéscsaba ÁF, Börgönd ÁF, Bp. Ferencváros VF, Bp. Keleti pft., Debrecen AF és VF, Kápolnásnyék AF, Kiskunhalas pft., Komló ÁF, Mohács ÁF, Nagykanizsa VVF, Pécsbánya-Rendező ÁF, Záhony ÁF.* A VDSZSZ alapszervezeteinek a száma a most megalakultakkal együtt 150 fölé emelkedett, s ez egyben azt is jelenti, hogy a VDSZSZ-be közel egy hónap alatt mintegy 50 szolgálati helyről léptek be kollégák. *(Hogy hányan? Ez úgy látszik, titok. A szerk.)*

Lapunk csak üdvözölni tudja szabad elhatározásotokat, s bizunk a többiek félelmének oldódasában is.”

Eddig az idézet. A fair play szabály azt sugallja, hogy ehhez a sikeres akcióhoz — még ha riválisról van is szó — gratuláljunk. A józan ész azonban mást, ennek az ellenkezőjét diktálja. Hogy miért? Mindenekelőtt azért, mert szakszervezeti tisztségviselőink Debrecen állomásról, de más szolgálati helyekről is jelezték, hogy a VDSZSZ-nek egyes, a tagszervezést végző tisztségviselői, enyhén szólva tiszteségtelen eszközöket is alkalmaznak a kampányban. *(Erről a debreceni riportunkban részletesebben is beszámolunk. A szerk.)*

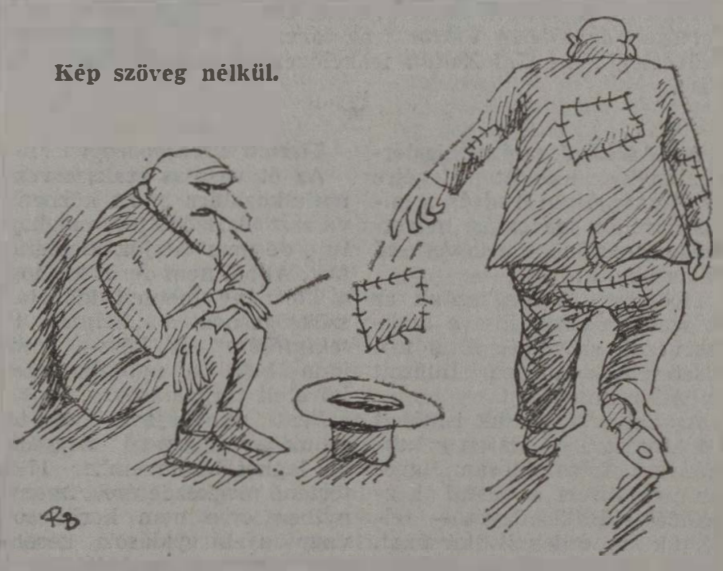
Ami pedig a nagy sikerként elkönyvelt, 15 szolgalati helyen alakult VDSZSZ-alapszervezetet illeti, a VSz szakértői utánanéztek. A tények, mint az az alábbi táblazatbol is kitűnik, némi túlzas arán sem adnak okot a lelkendezésnek. Egy ismert mondással élve, nem mind arany, ami fénylik!

Szolgálati hely	VSz-tagság IX. hó	VSz-tagság X. hó	VDSZSZ X. hó
1. Bp. Ferencváros vont.	374	374	13
2. Börgönd állomás	—	2	?
3. Keleti pft.	187	187	34
4. Balassagyarmat áll.	184	?	?
5. Kápolnásnyék áll.	6	?	?
6. Debrecen vontatás	464	?	?
7. Debrecen áll.	1153	1033	120
8. Mohács állomás	63	38	25
9. Nagykanizsa VVF.	—	—	—
10. Pécsbánya-Rendező			
11. Komló áll.	54	43	11
12. Barcs áll.	55	39	16
13. Békéscsaba áll.	446	410	60
14. Kiskunhalas pft.	190	190	22
15. Záhony áll.			
Összesen:		3199	310

A *„Szabad Vasutas”* közleményének a befejezése mellett sem lehet szó nélkül elmenni. Annál is inkább, mivel a lelkesítő mondat második felében szó szerint ez olvasható: *„. . . s bízunk a többiek félelmenek oldódásában.”*

Kitől és miért kell félni a demokráciában bárkinek is attól, hogy — szabad elhatározásból melyik politikai pártot, vagy érdekvédelmi szervezetet választja? Kérdezzek csak meg *Gaskó István* elnök urat: *származott-e abból hátránya, hogy az MSZMP után, a Petrovits-féle szociáldemokrata pártnak is hamar hátat fordított?* Ma, a demokrácia útjára lépett kis hazankban, félnivalója csak annak lehet, aki a törvényt megszegi, vagy akinek rossz a lelkiismerete, aki a személyes ambíciók, a karrier érdekében mások rágalmazásától sem riad vissza.

Kép szöveg nélkül.



Almát raknak Mándokon

A határ mentén fekvő vasútállomás neve igazán az utóbbi két év során vált ismertté ország-világ előtt. Nem is véletlenül, hiszen a kivonuló „testvéri” hadsereg Mándokon keresztül hagyta el hazánkat és végül itt fejeződött be Magyarország „szovjettelenítése” is. Ennek megfelelően a rakodó is lényegesen békésebb képet mutat az idei őszön. Harci járművek helyett almát szállító teherautók hosszú sora kígyózik a széles nyomközű vágány mellett.

— Bár ez az állomás — a hozzá tartozó rakodókkal együtt — valamikor erre a célra létesült, ilyen mértékű mozgást soha nem tapasztaltunk — emlékezik a remélhetoleg vissza nem térő időkre *Ragyák László* állomásfőnök. — Dolgozóink em voltak hozzászokva a napi két, három szerelvény átrakásához. Ennek ellenére — és ezt kissé föllélegezve mondom — problémamentesen sikerült befejezni a kivonulást. Baleset is csak egyetlen esetben történt, amikor egy szovjet teherautó nekihajtott a személyvonatnak, de szerencsére csak a mozdony lépcsője törött le.

— Maguk az érintettek miként fogták föl a számukra kényszerű hazatérést?

— Hát nem siették el a dolgokat. Míg magyar részről az volt a fő szempont, hogy minden a legprecízebben menjen, a másik fél gyakran nem így gondolkozott. Nálunk, ha egy vonatot délután megraktak Veszprémben, vagy Székesfehérváron, az másnap reggelre Mándokon volt. *Az átrakás már kissé vontatottabb ütemben zajlott, bár nem mindig a hadsereg hibájából.* Előfordult, hogy a Szovjetunióból nem érkeztek meg időre a széles kocsik, ilyenkor fél napok teltek tétlen várakozással.

— Ha az állomás „önös” érdekeit nézzük, a szovjet katonai rakodás nem lehetett rossz üzlet . . .

— Igen, ez abban is megnyilvánul, hogy a kivonulás óta Mándok teherforgalma a minimálisra csökkent. A jelenlegi létszám jövője viszont csak akkor biztosított hosszabb távon, ha lesz elegendő fuvar. *Ennyi emberre a mostani forgalom mellett nyilván nem lesz szükség.* Vonatkozik mindez elsősorban a kereskedelemre, de a forgalomra is. Például az I-es őrhelyre csak az átrakó miatt van szükség, ha ez netán megszűnik, az őrhely is fölöslegessé válik.

— Azt a negyven-ötven pótkocsis teherautót elnézve, azért még nincs katasztrófahelyzet.

— Jó volna, ha ez a nyüzsgés az egész szezonban állandósulna. Tavaly 500 vagon almát hagyta el Mándokot a „szélesen”, remélem, idén még ennél is több lesz. *Alma éppenséggel van elég, csak éppen szerződések nincsenek a termelők mögött.* A mostani zsúfoltságnak más oka is van. Az alma „évadja” pár hónapja kezdődött, a teherautók meg is érkeztek, csakhogy kiderült, egyik-másik szállítónak nincs az ukrán vasúttól rakodási engedélye. Most aztán égnek a telefonvonalak, van akinek harminc teherautó almája várakozik, a gyümölccsel pedig nem lehet sokáig vacakolni. Normál nyomközű kocsiba rakodhatnának, arra nincs semmiféle korlátozás, de hát azzal nem jutnának messzire, harminc kilométerrel odább csak át kellene rakni, az áru fölöslegesen törik meg. Ezért követnek el mindent a széles kocsik megszerzéséért.

Megintcsak sajnos, hogy az almán kívül alig akad más áru — teszi még hozzá *Ragyák László*. — Belföldi feladás szeptember közepéig alig akadt, talán egy kis kukorica, egy kis búza jelentéktelen mennyiség.

Thorday Zoltán

A munkásgyűlés utazó résztvevői

Öt vasutas-szakszervezet levele

Tárgyalni kell a vasútról

Az öt vasutas-szakszervezet lapunkban is közölt nyilatkozatát levél kíséretében elküdték *dr. Szabad Györgynek*, a parlament elnökének, *dr. Antall József* miniszterelnöknek, *Kupa Mihály* pénzügy- *és Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszternek. Az alábbiakban ismertetjük a levelek tartalmát.

Dr. Szabad György úr,
a parlament elnöke részére
Tisztelt Elnök Úr!

A szakszervezetek nevében kérjük Elnök Urat, hogy személyesen is szíveskedjen támogatni a parlament közlekedési állandó bizottságának létrehozását, és egy új közlekedéspolitikai koncepció mielőbbi parlamenti megvitatását.

Dr. Antall József
miniszterelnök úr részére
Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Kezdeményezzük, hogy a súlyosabb konfliktusok elkerülése érdekében mielőbb kezdődjenek tárgyalások egy — a kormány által kijelölt — tárgyalódelegáció és az aláíró szakszervezetek képviselői között a vasút rossz helyzetéről, annak a vasutasokra kiható következményeiről, és a nyilatkozatban foglalt követelésekről.

A tárgyalások javasolt formáját a szakszervezetek azért tartják fontosnak, mert véleményük szerint a vasút helyzetét nem lehet pusztán közlekedésszakmai ügynek tekinteni. Válságának tovagyűrűző gazdasági, külgazdasági, környezetvédelmi, település- és régiópolitikai, a vasutasok nagy létszámánál fogva jelentős társadalmi és szociális vonatkozásai vannak, a meghozni szükséges intézkedések pedig meghaladják a közlekedési minisztérium hatáskörét.

Bízunk Miniszterelnök Úr gyors válaszában és a kormány tárgyalási készségében. Bizakodásunkra okot adhat Miniszterelnök Úr 1991. decemberi, gesztus értékű találkozója a vasutasok képviselőivel.

Dr. Kupa Mihály
pénzügyminiszter úr részére
Tisztelt Miniszter Úr!

Miniszter úrnak a jövő évi költségvetési törvénytervezetet beterjesztő parlamenti beszédéből tudjuk, hogy a kormány a költségvetés egyik prioritásának tekinti az infrastruktúra fejlesztését.

A szakszervezetek határozott véleménye szerint ez nem tehető meg úgy, hogy közben a vasút, mint az infrastruktúra egyik fontos része leépül és működésképtelenné válik, ezért elengedhetetlennek tartják a költségvetési javaslat átdolgozását.

Kérjük Miniszter Urat, hogy támogassa a mellékelt nyilatkozatban megfogalmazott közvetlen tárgyalások létrejöttét, ahol a szakszervezetek részletesen is kifejthetnék álláspontjukat.

Siklós Csaba úrnak,
közlekedési, hírközlési és
vízügyi miniszter
Tisztelt Miniszter Úr!

Kérjük, hogy szíveskedjen támogatni a kormány által kijelölt tárgyalódelegáció és a szakszervezetek közti közvetlen tárgyalások mielőbbi létrejöttét. A nyilatkozatot aláíró szervezetek ezt azért tartják fontosnak, mert véleményük szerint a vasút működésének stabilizálása nem pusztán közlekedésszakmai ügy, és a szükséges intézkedések több tekintetben meghaladják a KHVM cselekvési lehetőségeit.

E témában írt levelet és nyilatkozatot a parlament alábbi bizottsági vezetői is kézhez kapták. Gazdasági bizottság, *Takácsy Gyula* elnök; költségvetési adó- és pénzügyi bizottság, *Soós Károly Attila* elnök; környezetvédelmi bizottság, *dr. Rott Nándor* elnök; *dr. Fodor István* képviselő, Független Képviselőcsoport; *dr. Kónya Imre* frakcióvezető, Magyar Demokrata Fórum; *dr. Szabó János* frakcióvezető, Független Kisgazdapárt; *Csépe Béla* frakcióvezető, Keresztény-demokrata Néppárt; *Tardos Márton* frakcióvezető, Szabad Demokraták Szövetsége; *dr. Orbán Viktor* frakcióvezető, Fiatal Demokraták Szövetsége; *dr. Gál Zoltán* frakcióvezető, Magyar Szocialista Párt.

★

Az *Antall József* miniszterelnöknek küldött levélre *dr. Szentgyörgyi András*, a miniszterelnök igazgatási helyettes kabinetfőnöke a következő választ adta:

„Köszönettel megkaptuk az öt szakszervezet, illetve szakszervezeti szövetség által miniszterelnök úrhoz intézett nyilatkozatot.

Az abban foglaltak ismételt áttekintésére — hiszen a kormányzat folyamatosan figyelemmel kíséri a vasúti közlekedés-szállítás ügyét — felkértük az érdekelt tárcákat. Ennek kidolgozásáig kérem szíves türelmüket."

Budapest, 1992. október 29.

★

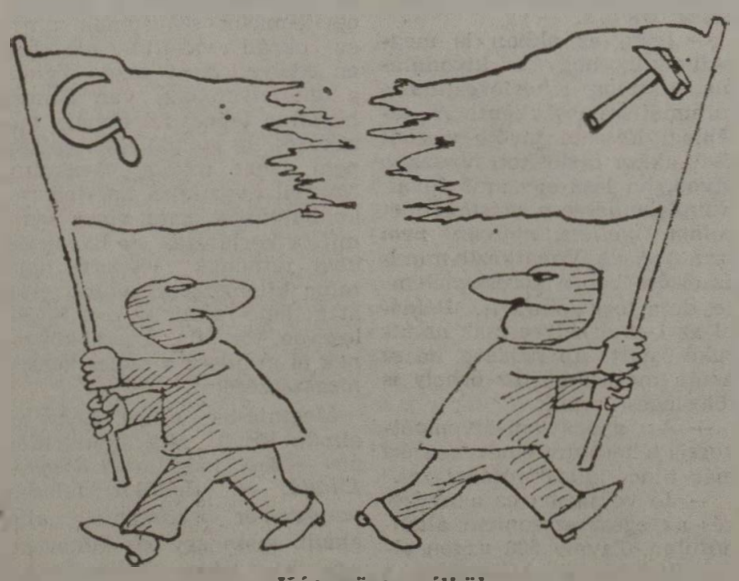
Az öt vasutas-szakszervezet a következő válaszlevelet küldte:

Tisztelt Szentgyörgyi Úr!

Az öt vasutas szakszervezet nyilatkozatára adott közbenső választ köszönettel megkaptuk, de nem tartjuk kielégítőnek. Abból nem derül ki, hogy a kormány mennyi időt tart szükségesnek a *„helyzet áttekintésére"* és kész-e rövid időn belül a nyilatkozatban követelt tárgyalásokra.

Fenti okból javaslatot teszünk az egyeztető tárgyalások legkésőbb november 17-ig történő megkezdésére. Amennyiben erre nem kerül sor, vagy a tárgyalások később nem vezetnek eredményre, a szakszervezetek nyitva állónak tekintik az utat valamennyi törvényes nyomásgyakorló eszköz — beleértve a sztrájkot is — igénybevételére.

Budapest, 1992. november 9.



Kép szöveg nélkül.

(Rák Béla rajza)

Mi legyen a gazdasági-szociális fórum tartalma?

A hat országos szakszervezeti szövetség javaslatai

1. Foglalkoztatáspolitika

1.1. A munkaerőhelyzetben és a foglalkoztatásban kialakult válsághelyzet miatt meg kell változtatni a foglalkoztatáspolitikának és a foglalkoztatási eszközrendszernek egy korábban, egészen más helyzetben kialakított stratégiáját, működési mechanizmusát. (Az összkormányzati felelősség leszűkítését a munkaügyi kormányzatéra, a biztosítási elv ilyen mértékű érvényesítésére való törekvést stb.) A munkanélküliség kezelésének a kormány gazdaságpolitikájában prioritást kell kapnia. Az új stratégiára vonatkozó javaslatot a Munkaerő-piaci Bizottságban 1992. december 1-jéig dolgozzák ki, és 1992. december 11-ig kerüljön az Érdekegyeztető Tanács plenáris ülése elé.

E stratégia terjedjen ki:

— a gazdaságpolitika, a különböző szintű gazdasági döntések foglalkoztatáspolitikai hatása mérlegelésének kötelezettségére (legyen szó kormányzati gazdaságpolitikáról, privatizációról vagy munkáltatói kezdeményezésű tömeges létszámleépítésről);

— a foglalkoztatáspolitika gazdasághoz kapcsolódó eszközeire (például állami, elsősorban infrastrukturális beruházások indítása, közmunkaszervezés, térségi adókedvezmények, kockázati tőkebefektetések, devizatartalékok mobilizálása, válságkezelésre, profi intézményhálózat kiépítése);

— a kínálat mérséklésének lehetőségeire (az oktatási-képzési idő növelésére, a nyugdíjkorhatár emelésének elhalasztására, a szerkezetátalakítás szerves részeként, a kutatás stratégiai ágazatként kezelésére stb.);

— az aktív eszközök és a munkanélküli-ellátás finanszírozásának forrására és módjára (beleértve a munkanélküliség miatt kieső bevételekre vonatkozó számításokat, összevetését a foglalkoztatási célú kiadásokkal, a biztosítási elv érvényesíthetőségének lehetőségeit és korlátait, a foglalkoztatási alap legalább 25 milliárd forintos összegét, a privatizációs bevételek figyelembevételét és az arról történő elszámolást, a tartósan munkanélküliek ellátását, kapcsolatát a szociális ellátórendszer egyéb elemeivel stb.);

— az érdekegyeztető intézményrendszer (munkaügyi tanácsok, válságkezelésre megalakítandó intézmények) működésének elveire, mechanizmusára.

1.2. Készüljön 1992. december 1-jéig átfogó foglalkoztatáspolitikai válságprogram (beleértve a speciális eszközrendszert is), amely lépjen életbe akkor, hogyha a munkanélküliek regisztrált létszáma eléri a 800 000 főt.

1.3. Az új stratégia kialakítását (az új foglalkoztatási törvény elkészültét) megelőzően ne szülessen döntés a járulék mértékének emeléséről, illetve a járadék folyósításának a módosításáról.

2. **Bérek**

2.1. A munkabérek legkisebb összege 1993. január 1-jétől 9700 forint legyen. Az általános minimálbérhez (törvényben) hozzá kell igazítani a költségvetési területen dolgozókét is.

2.2 *A bérszabályozás szűnjön meg, kimondva egyben, hogy azt már 1992-ben sem állítják vissza.*

A költségvetési területeken a versenyszférát követő bér-automatizmus érvényesüljön (ennek technikai megoldását, valamint a költségvetési szférában meglévő béraránytalanságok csökkentésének módozatait a KIÉT dolgozza ki).

2.3. A természetbeni juttatások egy — például a mindenkori minimálbér százalékában — meghatározott mértékig mentesüljenek a társadalombiztosítási járulékfizetési kötelezettség alól.

2.4. 1993. január végéig magas szintű jogszabály készüljön a csődbe jutott (csődtörvény hatálya alá tartozó), illetve a csődeljárás alatt álló vállalatoknál foglalkoztatott munkavállalók bérekkel, illetve végkielégítéssel kapcsolatos követelései teljesítésének biztosítására.

3. Társadalombiztosítási ellátások, szociális támogatások.

3.1. A női nyugdíjkorhatár 1993-ban ne emelkedjék. Elképzelhető a korhatár jóelőre meghirdetett, a „meghirdetési időben" önkéntes, rugalmas emelése.

3.2. A nyugdíjak növekedési üteme legyen azonos a nettó bérekével (az országgyűlési határozatnak megfelelően).

3.3. A családi pótlékra fordított költségvetési kiadásokat 1993-ban is növelni kell. A kormányzat eddig megismert elképzelései nem elfogadhatóak. A családi pótlék intézményéről, ezen belül a jogosultak köréről, a juttatás mértékéről, differenciáltságáról, esetleges adóztatásáról külön megállapodást kell kötni.

3.4. *A munkanélküli-ellátásból kikerülők szociális ellátása nem lehet kevesebb, mint a mindenkori minimálbér 60 százaléka.*

3.5. Az esélyegyenlőség biztosítása érdekében bármely iskolatípusban csak úgy kerülhet sor tandíjkötelezettség megállapítására, ha ezzel egy időben döntés születik az érintettek továbbtanulását lehetővé tevő pénzügyi konstrukcióra is.

3.6. A baleseti özvegyi nyugdíjrendszerben ne történjék változás.

4. **Adórendszer**

4.1. 1993-ban ne vezessék be a tervezett kétkulcsos áfát. Elképzelhető:

— a differenciált, fokozatos bevezetés (például a reálbérek növekedésével — amikor ez bekövetkezik — párhuzamosan, lépcsőzetesen, a személyi jövedelemadó egyidejű csökkentése mellett);

— megfelelő — teljes körű — kompenzációs rendszer kidolgozása esetén (az idő rövidsége miatt azonban ez januárig semmiképpen sem lehetséges).

4.2. A személyi jövedelemadó tábla sávhatárai az inflációnak megfelelően módosuljanak, úgy, hogy az adómentes sáv emelkedjék 116 ezer forintra, s a felső sávok ehhez igazodjanak.

4.3. Továbbra is biztosítani kell néhány alapvető természetbeni juttatás adómentességét (például üzemeltetés, utazási kedvezmény).

5. **A költségvetési intézmények működési feltételei.**

A költségvetési intézmények számára biztosítsák a működési költségeknek az inflációval arányos növelését. Ennél kisebb mértékű emelés csak azon intézményeknél (intézménycsoportoknál) elfogadható, ahol ezt a struktúra- és funkcióvizsgálatok alátámasztják.

6. **A kormány fogadja el és tartsa tiszteletben a szakszervezetek közötti megállapodásokat.**

Budapest, 1992. november 2.

Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldalának hat országos szakszervezeti szövetsége

Megállapodás

A szakszervezetek együttműködésének minimális feltételei

ABBÓL KIINDULVA:

— hogy Magyarországon szakszervezeti pluralizmus létezik, melyet eltérő felépítésű, szerveződésű, eltérő politikai kötődésű és eltérő politikát követő szakszervezetek egymás melletti működése jellemez;

— hogy e szakszervezetek egymás közti viszonyában gazdasági és politikai okokból érdekellentétek és konfliktusok keletkezhetnek;

— hogy ezek a szakszervezetek saját tagságuk, belső döntési mechanizmusaik által legitimáltak, s politikai cselekvési autonómiájukat csak saját szabályzatuk, illetve belső döntéshozatali mechanizmusaik korlátozhatják, valamint

ATTÓL AZ ELVTŐL VEZÉRELTETVE:

— hogy a munkavállalói érdekképviseletek közös érdeke a szakszervezetek közötti konfliktusok és érdekellentétek szabályozott keretek között tartása, illetve alárendelése a munkavállalói érdekképviselet általánosabb szempontjainak;

— hogy ugyancsak közös érdek a szakszervezetek egymás közötti kapcsolatainak olyan jellegű szabályozása, mely nem csorbítja a különböző konföderációkhoz tartozó szakszervezetek cselekvési autonómiáját, de ugyanakkor elősegíti az együttesen meghatározott közös érdekekért való összehangolt fellépést.

Az aláíró országos szakszervezeti szövetségek az egymás közötti érdekellentétek és konfliktusok szabályozása és az egymás közötti együttműködés alapelvei tekintetében megállapodást kötnek.

ALAPELVEK:

Az alulírott országos szakszervezeti szövetségek vállalják,

— hogy törekednek a szakszervezetek közötti esetleges érdekellentéteket és konfliktusokat tárgyalásos úton történő szabályozására;

— hogy törekednek a szakszervezetek közötti konfliktusokat alárendelni a munkáltatóval(kal), illetve a kormánnyal szembeni érdekképviselet és érdekvédelem szempontjainak;

— hogy nem tesznek olyan egyoldalú lépéseket, melyek veszélyeztethetik egy másik szakszervezet, illetve szövetség működését, döntési autonómiáját;

— hogy elősegítik a szakszervezetek közötti, a szakszervezeti pluralizmus és az egyes szakszervezetek autonómiájának elismerésén alapuló együttműködést.

Mindezek érdekében vállalják, hogy

— sem a munkáltatókkal, sem a kormánnyal nem kötnek olyan megállapodást, s nem lépnek fel velük olyan közös akcióban, mely más szakszervezet létét, működési autonómiáját veszélyeztetheti;

— nem folytatnak egymás ellen negatív kampányt.

A konfliktusok megelőzése, illetve keretek között tartása érdekében vállalják, hogy

— minden olyan szakszervezeti, érdekképviseleti kérdésben, mely valamennyi munkavállaló vagy azok nagyobb csoportja, illetve a munkáltatók és vagy a kormány között merül fel;

— s amely az aláírók között szereplő más országos szövetséget is érint;

— a végső döntéshozatal, illetve a szakszervezeti akció beindítása előtt informálják a kérdésben érintett munkavállalói érdekképviselete(ket), s konzultációt kezdeményeznek vele(ük).

A konzultáció célja az esetleges érdekegyezések, illetve konfliktusok feltárása, illetve amennyiben lehetséges, megegyezés a konfliktus(ok) megoldásáról, illetve az érdekképviselet összehangolásáról.

Az informálásnak, illetve a konzultáció kezdeményezésének olyan időpontban kell megtörténnie, amely lehetővé teszi az érintett másik szakszervezet(ek)nek legalább a saját belső döntési mechanizmusuknak megfelelő egyeztetést.

II. INTÉZMÉNYEK

A konfliktusok megelőzése, illetve keretek között tartása, valamint a szakszervezetek közötti együttműködés elősegítése érdekében

— országos (s esetleg regionális szinten) szakszervezetközi jószolgálati bizottságot hoznak létre, mely(ek),

— az aláírók által kijelölt és konszenzusos döntéssel elfogadott jogi és/vagy szakszervezetpolitikai képviselőkből áll(nak);

— szakszervezetek közötti konfliktus esetén bármelyik fél felkérésére közvetít a konfliktusban álló felek között;

— a konfliktusban érintett felek együttes megegyező felkérése esetén döntőbíráskodik a konfliktusban;

— az Érdekegyeztető Tanácsban képviselendő álláspontot követendő magatartást folyamatosan egyeztetik s e kapcsolatot, tevékenységet még akkor sem szakítják meg, ha a konföderációk között konfliktus keletkezik, csak a szakszervezetek egymás közötti viszonyát érintő kérdésben.

Budapest, 1992. október 27.

Autonóm Szakszervezetek,
Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés,
Liga Szakszervezetek,
Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége,
Munkástanácsok Országos Szövetsége,
Szakszervezetek Együttműködési Fóruma

Levél Antall Józsefnek

A hat országos szakszervezeti szövetség az alábbi levelet küldte Antall József miniszterelnöknek.

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Mint az Ön előtt bizonyára ismeretes, az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldala 1992. október 26-án azzal a kezdeményezéssel fordult az ÉT kormányzati és munkáltatói oldalához, hogy 1992. november 13—14-én a plenáris ülés tekintse át az 1993-as év várható gazdasági-szociális folyamatait és ennek ismeretében a szociális partnerek jussanak megegyezésre a terhek megosztásának a munkavállalók számára is elfogadható mértékéről.

A mai napon a hat országos szakszervezeti szövetség vezetői szintű értekezleten áttekintette az érdekegyeztetésben kialakult helyzetet és kialakította azt a követelés-csomagot, amelyet a megállapodás alapjául javasol. Az értekezlet során döntés született arról, hogy — bár korábbi tapasztalataink ismeretében nem feltétlenül számíthatunk érdemi válaszára — mégis újra Önt kell megszólítanunk.

A hat szakszervezeti szövetség akkor lát lehetőséget érdemi tárgyalásra és megegyezésre, ha a kormány testületi döntés alapján kinyilvánítja a megállapodásra vonatkozó határozott szándékát és megfelelő felhatalmazottságú és összetételű delegációt jelöl ki az általunk szorgalmazott plenáris ülésre.

Az általunk kezdeményezett tárgyalási időponttal összefüggésben engedje meg Miniszterelnök Úr, hogy rámutassunk: a megállapodással kapcsolatos törvények parlamenti megvitatása szab határidőt az érdemi tárgyalásoknak. A tárgyalások eredményei, valamint az egyes szakszervezeti szövetségek belső döntéseinek ismeretében kívánja a hat országos szakszervezeti szövetség további közös lépéseit eldönteni.

Budapest, 1992. november 2.

Dr. Nagy Sándor
Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége

Palkovics Imre
Munkástanácsok Országos Szövetsége

Főcze Lajos
Autonóm Szakszervezetek Országos Koordinációja

Dr. Kiss Papp László
Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés

Horn Gábor
Liga Szakszervezetek

Dr. Szabó Endre
Szakszervezetek Együttműködési Fóruma

Nyitott egyesület

Vállalkozó kedvű EBSE

A MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesületénél (volt Rudolf) már hagyománnyá vált, hogy az egyesület vezetői a területi szervezők bevonásával időnként összegezik a tapasztalatokat, meghatározzák a szervezői tevékenység irányát, s megvitatják az egyesület életének további útját. Legutóbb október 14-én Szegeden, az igazgatóság épületében került sor ilyen tanácskozásra, amelyen részt vett *dr. Alberti Sándor* ügyvezető elnök is.

Dr. Lakatos Lajos választmányi tag bevezetőjében elmondotta: az elmúlt időszakban az egyesület életében jelentős változás következett be, s ma már nem kizárólagos cél a tagszervezés, tagtoborzás Egyre fontosabb szerepet kap a vállalkozás jellegű tevékenység, ami az egyesület további fenntartását teszi lehetővé.

Dr. Alberti Sándor tájékoztatójában is ezekről a törekvésekről beszélt. Előljáróban elmondotta, az egyesületek közül az EBSE a MÁV legrégebbi egyesülete, legtöbb taggal és a legnagyobb vagyonnal rendelkezik. *Ebből adódóan kiemelt feladatuk, hogy megőrizzék elődeik értékeit. Hangsúlyozta a jövőben is ezer szállal akarnak kötődni a MÁV-hoz.*

Terveikről szólva megemlítette, hogy nevük, MÁV Első Segélyegyesülete, Rudolf Biztosító névre változik. A névváltoztatáson kívül egy sor egyéb változtatással is találkozhatnak majd tagjaik. Az EBSE nyitott egyesület kíván lenni, ami azt jelenti, tagjaik közé bárki beléphet, vasutasokon és azok családtagjaikon kívül várják a rokonság, az iskolák tanulóinak és különféle intézmények dolgozóinak belépését. Ennek érdekében új alapokra helyezik a szervezést.

Leendő szolgáltatásaik körét említve elmondotta, a segélyezéseket más alapokra kívánják helyezni. Jelenleg egy munkabizottság dolgozik a segélyek összevonásán, más formák kialakításán. A Pénzügyminisztériumtól engedélyt kaptak a biztosítási tevékenység folytatására. Ez új biztosítási formák bevezetését teszi lehetővé, nevezetesen R—30-as balesetbiztosítás, nyugdíjkiegészítő biztosítás és kiegészítő betegbiztosítás bevezetését tervezik.

Hogy mit tudnak még nyújtani tagjaiknak? Hévízi üdülőjüket jelenleg átépítik, 120 személyes gyógyszálló épül, ahol két év múlva már fogadják az egyesületi tagokat. Átépítik Baross téri központjukat: a MÁV-hoz hasonló új telefonközpont épül, otthonosabbá teszik az ügyfélfogadó és irodai munkahelyeket. Új vállalkozásokba kezdenek, üdültetésüket is mindenképpen nyereségessé kívánják tenni. Vagyonuk jelentős része ingatlat, e téren azt tervezik, hogy amire nincs szükségük, azt eladják és a bevételt más területen hasznosítják.

(Gellért)

A VSz állásfoglalása a strukturális átalakulásról

(Folytatás a 3. oldalról.)

szintmegtartás időtartamának minimálisan egy évnek kell lennie.

Elfogadhatatlannak tartjuk, hogy a nyugdíjazáson, a korengedményes nyugdíjazáson, valamint a közös megegyezéssel történő munkaszerződés felmondásán túl további létszámcsökkentésre kerüljön sor. Itt elsősorban a hiányszakmákra való átképzés intézményének igénybevételét szorgalmazzuk.

Ahhoz, hogy az új gazdasági társaságokban a munkavállalók hosszabb távon is megtalálják számításaikat, garanciákat kell kérni a munkáltatótól arra, hogy a munkával való ellátottság biztosított legyen. Meg kell győződni arról is, hogy a forgóeszközzel való feltöltés, a ksz vonatkozó részeinek átvétele biztosítékot nyújt-e arra, hogy az esetleges elmocsátások előfordulásakor a megfelelő mértékű végkielégítés kifizetésére a forras biztosított-e.

Az érdek-képviseleti szerveknek folyamatos munkával keresni kell azokat a megoldásokat, amelyek hosszú távra megnyugtatóan megoldják a munkavállalók jövőjét. A kereseti és bérviszonyok esetében tárgyalási, kiindulási alapnak a Vasutasok Szakszervezete a MÁV kollektív szerződés bértarifarendszerét tekinti.

Nem tudjuk elfogadni azokat a munkáltatói bérezési terveket, amelyekben egy minimális alapbér mellett különféle juttatásokkal kívánják a megfelelő mértékű jövedelmet biztosítani. Ez a megoldás hátrányosan érinti a munkavállalót a végkielégítés, a munkanélküli-járadék, a nyugdíj alapjának megállapításakor.

Megállapodásra törekszünk az inflációt követő bérfejlesztések kérdésében is. A szociális ellátás és a munkafeltételek kérdései egy olyan terület, ahol az érdekvédelmi szervezeteknek komoly munkavállalói elvárásokkal kell szembenézni. Szerződésekben kell biztosítani, hogy a munkavállalók ugyanolyan mértékű szociális ellátásban, kedvezményekben, hozzájárulásokban részesüljenek, mint korábban.

Különösen ki kell emelni az utazási kedvezmények kérdését. Mivel az egyszemélyes kft.-k MÁV tulajdont működtetnek, MÁV részére állítanak elő termékeket, egyszóval a MÁV-nak szerves részei, ugyanazon utazási kedvezményekben kell részesülniük a munkavállalóknak, mint a többi vasutas dolgozónak. De ehhez hasonló megítélést érdemlő kérdés a lakásépítés támogatása, ösztöndíjak biztosítása, szociális segélyezés.

Szintén szerződésben kell megállapodni a 13. havi fizetés ügyében és egyéb pénzbeni juttatásban. Törvényi felhatalmazása van az érdekvédelmi szervezeteknek az üzemi tanácsok megválasztásáig, hogy a szociális és jóléti intézmények sorsát meghatározó döntésekben egyetértsenek, vagy ne ertsenek egyet.

Gondos mérlegelést kíván az erdekvédelmi szervezetektol, hogy a megmaradó szociális vagy jóléti intézmény üzemeltetése milyen mértékű terhet jelent. *Sok esetben be kell látni, hogy az új gazdasági tarsaság nem képes egyedül viselni a terheket. Külön kell foglalkozni a kollektiv szerződés kerdésével.*

Az alakuló, új gazdasági társaság csak úgy tudja a munkavállalókat megnyerni, ha a döntéshozatal időpontjában ismertetni tudja azokat a feltételeket, amelyeket a munkavallalónak vállalnia kell. A feltételek hiánya bizonytalanságot, bizalmatlanságot ébreszt és sok esetben még a legjobb vállalkozások ellen is ellenérzéseket vált ki.

A privatizációs szerződéstervezetek megszerkesztésével egy időben kell foglalkozni a kollektív szerződéssel is. A gazdasági társaságok megalakulásakor a még hiányzó kollektív szerződést az egyéni munkaszerződés kell, hogy pótolja. *Ilyen esetben a munkaszerződésben kell felsorolni azokat a megállapodásokat, amelyek alapvetőek és egyébként a kollektív szerződésben szerepelnének.*

A Vasutasok Szakszervezete a privatizációban kifejtett érdekvédelmi munkája során tudomásul veszi, hogy a tulajdonban bekövetkező változások többletterheket jelentenek a munkavállalók számára. A többletterhek vállalását azonban csak akkor tudja elfogadni, ha a munkavállaló jövője, biztonsága, munkája megfelelő garanciákkal, hosszú távon van biztosítva.

Ha a racionalizálási, gazdasági társasággá történő átalakítási folyamatot a munkáltató a munkavállalók érdekeit is figyelembe véve hajtja végre, a Vasutasok Szakszervezete részt vállal a feladat megvalósításában.

Sajnálattal kell megállapítanunk, hogy az eddigi tapasztalataink nem igazolják elvárásainkat. A munkáltató a résztvevő véleményét nem kikérve, a hasznos tanácsokat nem figyelembe véve kívánja megvalósítani az átalakításokat. Ehhez nem tudunk hozzájárulni. Ilyen esetekben csak a törvény adta lehetőségünkkel élhetünk, kifogást emelhetünk.

A konferencián kiadott nyilatkozatban is a vasutasok szakszervezetei hangot kívántak adni azon véleményüknek, miszerint központi támogatás nélkül, az állam—MÁV kapcsolatának rendezése hiányában, magára hagyatottan a MÁV képtelen megoldani a tervezett racionalizálást, strukturális átalakítást. Ilyen körülmények között a Vasutasok Szakszervezete sem tudja támogatni a vasút privatizációját.

Végvári Károly

Van létjogosultsága a tagozatoknak

Tanácskozott az anyagosok ügyvivő testülete

Az anyaggazdalkodási tagozat júniusi küldöttgyűlésén a Vezérigazgatóság Anyaggazdalkodási Irodaja delegátusának megüresedett helyére időközben megválasztott *Pos Ferenccel* kiegeszülve tartotta meg a Vasutasok Szakszervezete székházában október 14-én soros értekezletét az ügyvivő testület.

A tagozat és a szakág számára jelentős, időszerű kérdések kerültek terítékre. Egyebek kozott az üzemitanács-választás és a kollektív szerződés módosításának kérdései. Az ezúttal is konstruktív testületi tanácskozáson a nem szervezett dolgozókat is érintő fontos döntések, kezdeményezések születtek.

Sajnálattal konstatálta a testület, hogy a MÁV Faipari Üzem három egységénél a szertárfőnökségekhez odairányított dolgozók sorsának alakulása nem megnyugtató. Mind az „áthelyezett" dolgozók, mind a fogadó főnökségek szakmai és szakszervezeti vezetői hasznos tapasztalatokkal lettek gazdagabbak. Az átalakulás hónapokkal korábban megkezdett előkészületei ellenére a végrehajtás alkalmával a több száz dolgozó úgymond áthelyezése nélkülözte az útrabocsátó munkáltatók elvárható munkaügyi gondosságát.

Így történt, hogy az áthelyezés napjától több száz dolgozó azonnal kényszerszabadságra kellett, hogy menjen. Mivel a szertárak nem tudják csak néhányukat foglalkoztatni, többségük kálváriája a napokban a végkielégítés és a felmondás átvételével teljesedik be.

Fő napirendként az üzemitanács-választások már felmérhető tétjével és feladataival foglalkozott a testület. Az egységesen alkalmazandó taktikai kérdések kialakításában adott tajékoztatást a tanácskozáson részt vevő *Rubik László* szakértő is. Az ügyvivők az egyeztetett álláspontnak megfeleloen nyújtanak segítséget területükon annak érdekében, hogy mind a dolgozók, mind a szakág irányítási szintjein tevékenykedő vezetők érdekeiben, leginkább megfelelő tanácsok álljanak fel a választások után.

Nem titkolt szándéka volt a jelenlevőknek, hogy ezt a törvény adta lehetőségekkel élve ugy igyekezzenek befolyásolni, hogy a Vasutasok Szakszervezete helyi jelöltjei legyenek meghatározó arányban a tanácsok tagjai és megbízottjai között. Ezt a célkitűzést reálissá teszi persze az a tény, hogy az anyaggadálkodas 2639 dolgozója között a legfrissebb felmérés alapján 2100 a vasutasszakszervezet tagja.

Szó volt a sajnos nagy arányú, nem szakszervezeti tagtársakkal való együttműködésről. A mindennapi feladatokat együtt kell megoldani és ebben semmiféle érdekkülönbség nincs. Így magától érthető, hogy segítő szandékkal lesznek a nem szakszervezeti tag kollégák önképviseletére, annak szerveződesére.

Másodki kiemelt témaként tekintette át a testület a kollektív szerzodés módosításának tapasztalatait. Ennek soran arra a megállapodasra jutottak, hogy a most hozott 4. számú módosítás (a leltárhiányért fennálló felelősség) a dolgozók hátrányára változott egyes pontjaiban. Ezért a testület megkereséssel fordul a Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete illetékeseihez, amelyben kérik a kifogásolt pontok ertelmezését és újragondolását, alkalmasint a korabbi kedvezőbb változat visszaállítását.

Az alapszabálymódosítástervezet készítése kapcsán helyenként ismét felvetett „van-e letjogosultsága a tagozatoknak?" kérdésre igenlő a testület válasza. Az a vélemény, hogy a szakági gazdálkodás jelenleg szisztémajaban nélkülözhetetlen a napjainkra mar a szakági sajátosságokhoz igazodott tagozatok működése. Elhangzott az is, hogy az üzemi tanácsok mellett is megvan a tagozatok sajatos, onálló érdekmegjelenítési funkciója. Az erről folyó vitában fogalmazodott meg az az állásfoglalas is, hogy a mindenkori tagozatvezeto teljes munkaidőkedvezményes foglalkoztatását szerencsésnek tartanák oly módon, hogy *a tagozatvezetői teendők ellátása mellett a VSz előtt álló egyéb munkavégzésben is részt kapna.*

Döntött az ügyvivő testület abban is, hogy 1993-tól a debreceni anyaggazdalkodasi tagozatosok által már két eve sikeresen szervezett külföldi utakat tagozati szinten, a többi igazgatóság bekapcsolódásával fogják bonyolítani. Úgy tervezik, hogy ezekre a 4-5 napos utakra a szakszervezeti munkában az átlagosnál tobbet tevékenykedők menjenek, amihez részükre anyagi támogatást is nyújtanak a szakszervezeti bizottságok.

Végül a VSz Területi és Tagazoti Tanácsa által tárgyalt témákról, állásfoglalásokról, határozatokról, ezek háttérinformációiról adott tájékoztatást a tagozatvezető *Bánszegi József.*

A Bárány-ügyről más nézőpontból

A Kossuth rádió Szaván fogjuk című rovatának vendége volt október 24-én dr. Péter Mihály, a VSz alelnöke. A riporter Nagy Izabella. Az alábbiakban némi tömörítéssel közöljük a beszélgetés szövegét.

— Az elmúlt héten kisebb botrány robbant ki a MÁV körül. Október 16-án sajtótájékoztatót tartott a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, amelyen elmondták, hogy a MAV kereskedelmi igazgatója, aki egyben vezérigazgató-helyettes is, Ausztriában jogerősen 18 havi börtönre volt büntetve évekkel ezelőtt. 21-én megszólalt az érintett is, aki azt állitja, hogy ártatlan, 22-én pedig lemondott. A dátumok között volt egy olyan, amit eddig nem emlitettem, 20-án a Magyar Hirlapban a Vasutasok Szakszervezetének állásfoglalása jelent meg ezzel a címmel. „A MÁV-igazgató elleni támadás csak a választási kampány része." Miért gondolják, hogy ez választási kampány?

— Úgy ítéltük meg, hogy rendkívül szerencsétlen időpontban jelent meg ez a botrányszagú vád. Azért állítom ezt, mert ezt megelőzően Gárdonyban egy kétnapos tanácskozáson tárgyaltak a vasutasszakszervezetek képviselői. Nemzetközi konferencia volt, amelyen részt vett a német és az osztrák szakszervezet. Olyan kardinális kérdésekkel foglalkoztunk, mint például a vasút racionalizálása, a vasút privatizációja.

— Úgy gondolja, hogy el kellett volna tussolni ezt a dolgot, ha már információk jutottak a másik szakszervezet birtokába?

— Nem, egyáltalán nem kell eltussolni ezt a dolgot. A nyilvánosság nagyon fontos ezekben a kérdésekben. A vezetők múltban vselt dolgainak vizsgálata azonban nem szakszervezeti feladat. Ennek a kérdésnek a megoldása elsősorban a vasút vezetőinek, illetve a minisztérium vezetésének volna a feladata. Számunkra az volt fájó, hogy az ezzel kapcsolatos sajtóközlemények elnyomták ennek a nemzetközi konferenciának a jelentőségét, hiszen született egy nagyon fontos állásfoglalás. Ez arról szólt, hogy három szakszervezet (amely meghatározó a MÁV-nál), a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a Vasutasok Szakszervezete és a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete közösen akar fellépni annak érdekében, hogy a vasút jövője biztosítva legyen.

— Azt mondta, hogy ezen a gárdonyi tanácskozáson három vasutas szakszervezet vett részt. Hát végül is, hány szakszervezet van a vasútnál?

— A vasútnál 10-12-13, váltczó. A taglétszámuk is különböző 5-6, illetve 60-70 ezer főt tömörítő szervezetig bezárólag.

— Tehát gyakorlatilag önök azt kifogásolták, vagy azért jelentettek meg ezt a kis cikket, mert úgy gondolják, hogy egy fontosabb tanácskozás nem kapott akkora publicitást, mint ez a botrány.

— Igen.

— Tehát kampányfogásnak azt tartják ezek szerint, hogy ugyanabban az időben jelent ez meg.

— Igen, mi ezt negatív kampánynak tartjuk. Mi a jövőben sem kívánunk ilyen negatív kampányokat folytatni. Pozitív kampány is létezik, de az is egyfajta szakszervezeti magatartás, hogy negatív kampánnyal hívja fel magara a figyelmet egy szervezet. Ezzel mi nem értünk egyet. Annál is inkább, mert ebben a kérdésben olyan ismert vezető került pellengérre, aki külföldi partnerekkel tárgyal és kereskedelmi megállapodásokat köt. Nem tesz jót a vasút hírnevének az ehhez hasonló „reklám". A gárdonyi tanácskozáson, amikor arról szeretettem volna beszélni, hogy mit jelentene számunkra egy közlekedéspolitikai koncepció, ezt a személyi kérdést feszegették. Most, amikor a parlament tárgyalja a költségvetést, néhány szám ismertté valt a vasút berkein belül. Például az, hogy közel 10 milliard forint lesz a vesztesége a MÁV-nak, a jövő évi költségvetési támogatás pedig csak 4 és fél milliárd Jövőre a prognosztizált vesztesége a vasutnak 13 milliárd forint körül várható. Ez egészen biztosan kényszerintézkedéseket szül, amelyek keményen érintik a vasutasokat, illetve azokat, akik a vasút szolgáltatásait igénybe veszik.

— Ezek között a szakszervezetek között, hogyha már ilyen sokan vannak — bár mint mondja, a két nagyobb szakszervezet köré tömörülnek ezek a kisebb szakszervezeti csoportosulások — nincs „átjárás", hiszen a gondok egyformák. Valamennyien a dolgozók érdekeit kívánják képviselni. Nem tudnak ezekben összefogni?

— Össze tudunk fogni, ez a konferencia is mutatja.

— De hát itt három szakszervezet volt a tizenegynéhányból.

— Itt valóban harom szakszervezet volt, amelyek megszervezték ezt a konferenciát, de a többi szakszervezettel is folytatunk párbeszédet. A jövő évi szakszervezeti stratégiát tárgyaljuk, és ezért is sajnálatos, amikor a szakszervezetek ilyen jellegű akcióba fognak úgy, hogy kölcsönösen nem tájékoztatják egymást, és a hátteret sem ismeri a szakszervezeti tagság. Ez egyfajta negatív reklám a vasútnak.

— És nem gondolja, hogy esetleg az önök közleménye a saját tagságukban azt a kérdést érlelheti, hogy maguk miért védik azt a vezetőt, amelyik hibázott? Vajon nem a vezető érdekeit kepviselik ebben az esetben?

— Egyértelműen mondhatom, hogy nem. Olyan fontos kérdések vannak most napirenden, amelyek sajtóban való megjelenítése ennél fontosabb. A vasút nehéz helyzetben van. Jó lenne, ha a parlamenti képviselők bölcs döntést hoznának, bölcs gazdasági és politikai döntést, amely meghatározná a vasút helyzetét, a vasút jövőjét. Ellenkező esetben (tudomásunk van róla) a vasút vezetői kemény intézkedéseket terveznek. Éllovasai voltunk a végkielégítés szabályozásának, amikor még annak nem volt törvényi szabályozása. A MÁV kollektív szerződésében ez a kérdéskör teljes egészében szerepelt.

— Ez is megszűnne jövőre?

— Ez azt jelentené, hogy 1992. december 31-ével a MAV kollektív szerződése lejár, hiszen ezt határozott időre kötöttük. Előfordulhat az a munkáltatói magatartás, hogy nem hajlandó új kollektív szerződést kötni a szakszervezetekkel, hanem a Munka Törvénykönyvében biztosított minimális juttatásokat biztosítja. Van megemelt műszakpótlék, és megemelt mértékű túlóradíjazás. Nem szeretnénk ezeket a kedvezményeket elveszíteni. A szociális juttatásokban egyébként is sokat tettünk a vasutasokért. Közel 3,2 milliárd forintot kaptak összesen ebben az évben.

— Ez is veszélybe kerülhet?

— Ezek a szociális juttatások is veszélybe kerülhetnek, és nem szeretnénk, ha elvesznének. De azt sem szeretnénk, ha egy későbbi gazdasági felemelkedés gátjává válna a vasút, ha a felkínált árut és az utasokat nem tudná elszállítani.

— Fenyeget ez a veszély is?

— Úgy ítéljük meg, hogy ebben a helyzetben, amelyben a MÁV van, fenyeget ez a veszély. Tennivalónk lenne, hiszen a pályát karban kell tartani, ehhez pedig munkaerőre van szükség, de ha az ő létük bizonytalanná válik, mert nem lesz pénz, akkor az ő munkájukra sem lesz szükség, és a leépülés csak fokozódik a MÁV-nál.

Miért nem kellett a NOHAB?

A Magyar Államvasutak vonalain csaknem harminc esztendeje futnak a svéd gyártmányú, 1950 lóerős dízelmozdonyok. Megrendelésüket, majd a húszon fölüli darabszám sztornóját annak idején éppen olyan misztikus köd borította, mint tíz évvel később a román Daciák behozatalát.

— A rendelések lemondását annak idején politikai okokkal magyarázták — mondja idősebb *Lakatos Béla*, az Északi Járműjavító egykori főművezetője. — A gonosz imperialisták állítólag úgy akarták megfojtani a magyar vasutat, hogy a mozdonyok mellé nem adtak alkatrészt. Ez nyilvánvaló hazugság volt. Nálunk az Északiban mindig volt a NOHAB-okhoz alkatrész. Nem *fordulhatott elő olyan eset, hogy valamit megrendeltünk és azonnal le ne szállították volna a svédek.* Mi több, ha valamire nagyon nagy szükség volt, azt repülőpostával küldték el, egy héten belül be is szerelhettük, akármilyen darabról volt szó. Legfeljebb valuta kérdése volt a vásárlás, de akkoriban még ez sem okozott eget rengető problémát.

— Minden a NOHAB vásárlása mellett szólt — folytatja — Nem kellett vele kísérletezgetni, hiszen maga a motor kifejlesztett General Motors konstrukció volt, a svédek csak a karosszériát, a forgóvázat, meg a légsűrítőt adták hozzá. A süllyesztett motor rendkívül stabillá tette a majd száztíz tonnás mozdonyt, ami a hatvanas évek csapnivaló magyar vasúti pályáin szinte jól jött.

— Szükség volt egyáltalán külföldi mozdonyok beszerzésére? 1957-ben kísérletek folytak egy magyar, 2000 lóerős dízelmozdonnyal?

— Kettő futott belőlük M—601-es jelzéssel. A kísérletek lényege az volt, hogy egy 1200 lóerős hajómotort különböző műszaki megoldásokkal „fölpiszkáltak" 2000 lóerősre. *A két mozdony közül egyik sem érte meg a fővizsgát, leselejtezték őket.* Más lehetőség hiányában ekkor határozták el a NOHAB-ok vásárlását. Tudomásom szerint 50-et rendeltek, de volt aki 100-ról beszélt. Végül is húsz lett belőlük, ez sem minden kényszer nélkül. A magyar vasút a hatvanas évek elején választútra kényszerült. Vagy képesek a tranzitvonatokat a legrövidebb időn belül átbocsátani az országon vagy kizárják a nemzetközi szállításokból. A gőzösök nyilván nem felelhettek meg a megnövekedett követelményeknek, az európai normáknak.

— Végül is egy szovjet mozdonytípus lett az uralkodó Magyarországon...

— Nemcsak Magyarországon, hiszen az NDK-ban 800-at, Csehszlovákiában 560-at, nálunk közel 300-at állítottak üzembe. *Mindez a Varsói Szerződés „magas" katonapolitikájával volt magyarázható, hogy a VSz országait egységes mozdonytípussal szereljék föl.* A cél is teljesen világos: ha kell, a szovjet mozdonyvezető által jól ismert mozdonytípuson dolgozzon, és ha kell egész Kelet-Európán át tudjon továbbítani egy katonai szállítmányt. Meg kell mondani, hogy azért a ‚Szergej" sem volt egy elmaradott típus, hiszen villamosan és vezérlés tekintetében korszerűbb volt a NOHAB-nál. Nagyobb gonddal kellett volna megszerkeszteni és gyártani, akkor talán egy kiváló mozdonytípus is születhetett volna.

Thorday Zoltán

Sporthorgászok idegen vizeken

Olasz sporthorgászok korábban már jártak hazánkban és részt vettek a Gárdonyban rendezett Arany Szárnvaskerék-kupa versenyen. A látogatás viszonzásaként a közelmúltban vasutas-válogatottunk részt vett a firenzei FIPS (magyar MOHOSZ) fennállásának 50. évfordulója tiszteletére rendezett versenyen.

A Firenzei Campibisenziói Sporthorgász Egyesület versenyén a hazai tíz csapat mellett Svájcból, Skóciából, Franciaországból, San Marinóból és természetesen hazánkból is érkeztek horgászok. A magyar vasutas-válogatott tagjaként *Döme Gábor, Hollósi Sándor, Temesvári Gyula* (Kiskunhalasi MÁV Lokomotív Horgász Egyesület), *Szopcsák György* és *Szopcsák Zoltán* (Budapesti Vasutas Horgász Egyesület) vett részt az Aro folyón rendezett vetélkedőn. Állóvízhez szokott horgászainknak új feladatot jelentett a 4-5 méter mély folyóvízben lévő halak horogra csalogatása, valamint az olasz felszerelések hiányának pótlása. Végül is nem vallottak szégyent: *a külföldi csapatok közül az első, míg összesített versenyben a nyolcadik helyet szerezték meg.*

A horgásztalálkozón igazi sportbarátságok is születtek. Ennek eredményeként jövőre a Kiskunhalason megrendezendő Halas Kupa-versenyre eljön a firenzei Le Torri Colmito Stomfo egyesület csapata.

A versenyt követően a vasutas horgászok megtekintették Firenze nevezetességeit, ismerkedtek a várossal. Útban haza egy napot Velencében töltöttek.

(Gellért)

Rendkívüli közgyűlés

A vasutas Cukorbetegek Egyesülete 1992. november 28-án 10 órakor — határozatképtelenség esetén 11 órakor — a MÁV Kórház tanácstermében (Budapest VI., Podmaniczky út 111. II. emelet) tartja első rendkívüli közgyűlését. A közgyűlésre az egyesület valamennyi tagját szeretettel meghívjuk.

A közgyűlés akkor határozatképes, ha azon a tagoknak legalább a fele megjelent. Határozatképtelenség miatt a közgyűlést egyórai késéssel kell megtartani, amikor a közgyűlés a megjelentek számától függetlenül határozatképes.

A közgyűlés napirendi pontjai:

1. Az elnökség beszámolója az egyesület éves munkájáról.
2. Az ellenőrzőbizottság jelentése.
3. Az alapszabály módosítása.
4. Az elnökség részleges újraválasztása.
5. Kérdések, észrevételek és indítványok.
6. Válaszadás.

Kérjük tagjainkat, hogy tagsági igazolványukat hozzák magukkal.

Az egyesület elnöksége

Beiskolázási gyorssegély

A szállítási teljesítmények drasztikus csökkenése, a bevételek elmaradása miatt nehéz helyzetbe került a MÁV. S mivel az állami támogatás is megcsappant, nem lehet azon csodálkozni, hogy a korábbi éveknél jóval kevesebb jut béren kívüli juttatásokra. A MÁV-nevelőotthonok fenntartására fordított pénz nem elegendő ahhoz, hogy követni lehessen az inflációt. Pedig ha a hátrányos helyzetű vasutas szülőknek valaha sokat jelentett, hogy a nevelőotthonokba bekerült gyerekeik tanulásához minden feltétel adott, a MÁV gondoskodik róluk, semmiben sem szenvednek hiányt, ma kétszeresen is jól jönne ez a segítség.

A nincsből nem lehet adni, s a kevésből sem jut mindenre, néha a legszükségesebbekre sem. Amikor a Vasutasok Szakszervezete vezetői tudomást szereztek a nevelőotthonok vezetőinek a beiskolázással kapcsolatos gondjairól, elhatározták, hogy segítenek. A MÁV Kőszegi Nevelő- és Diákotthonnal felvették a kapcsolatot majd tanszert, illetve tankönyvvásárlás címén 264 ezer forintot juttattak az intézetnek.

A Kőszegen tanuló gyerekek szüleihez is eljutott a VSz segítségének a híre. Erről tanúskodnak azok a levelek, szálkás betűkkel papírra vetett köszönősorok, amelyek a szülőktől, vagy egyedülálló szülőtől érkeztek az elnökség, illetve *Papp Pál* elnök címére. Ezekből állítottunk össze egy csokorravalót.

Igen Tisztelt Papp Pál Elnök Úr!

Köszönetemet szeretném kifejezni Önnek és az összes munkatársának, hogy fiam tanszereinek és könyveinek megvásárlásához anyagilag hozzájárultak. Fiam a MÁV Kőszegi Nevelőotthonban tanul. A nevelőotthon megtesz mindent a családias elhelyezésért és ez nekünk vasutas dolgozóknak külön öröm, hogy a nehéz szolgálatainkat nyugodt körülmények között végezhessük.

Budapest, 1992. szeptember 21.

Tisztelettel
Szegvári György

★

Tisztelt Elnökség!

Hálás szívvel megköszönöm a részemre és gyermekem részére nyújtott iskolai tanszersegély-támogatást, mely mint egyedülálló anya részére nagyon nagy segítséget nyújtott.

Székesfehérvár, 1992. szeptember 23-án

Tisztelettel
Gödri Erzsébet

★

Tisztelt Elnökség!

Örömmel értesültem arról, hogy a kőszegi nevelőotthon tanulóit, köztük az első osztályba járó kislányomat tanszersegélyben részesítették. Egyedülálló özvegy vagyok, szüleim halála után az öcsém is rám maradt, ő jelenleg szakmunkástanuló. Nehéz körülmények között élünk, mivel segélyt még sehonnan nem kaptam, sokat jelent a vasutas-szakszervezet támogatása.

Záhony, 1992. szeptember 17.

Özv. Kilián Gyuláné

November 14.

Diabétesz világnap

Az Egészségügyi Világszervezet, az ENSZ szakosított szerve minden év november 14-ét diabétesz világnappá nyilvánította. Hazánkban több mint 500 ezerre becsülik a cukorbetegségben szenvedők számát. A népbetegségnek is nevezhető „civilizált kór" előrehaladott állapotában való gyógyszere az inzulin.

Az inzulint — sok 10 ezer embertársunk életének fenntartóját — 70 éve, 1922-ben fedezte fel munkatársával a kanadai Toronto egyetem professzora *Banting Frederick Grant.* A professzor 100. születésnapját a közelmúltban ünnepelte a hálás utókor. Az emberiség és a tudomány érdekében kifejtett munkásságát 1923-ban Nobeldíjjal ismerték el.

Az inzulin előállítása és a vele való kezelés az utóbbi 70 év alatt változott, fejlődött, de léte ma is az életet jelenti. Erre emlékezünk, hívjuk és várjuk valamennyi sorstársunkat, együttérző embertársunkat rendezvényünkre, november 14-én 10 órakor a MÁV-kórház konferenciatermébe. Budapest, Podmaniczky u. 111. szám 1062.

Vasutas Cukorbetegek Egyesülete

Vasutas kispályás labdarúgó-bajnokság

Október 30. és november elseje között rendezték meg az országos vasutas kispályás labdarúgó-bajnokság döntőjét Dombóvárott. A döntőbe nyolc csapat: Miskolc, Pécs, Debrecen, Budapest. MÁV Egészségügy, GySEV, Záhony és a házigazda Dombóvár csapata kapott meghívást. A rendezők igyekeztek a legjobb körülményeket biztosítani a mérkőzésekre. A csapatoknak olykor nem csak az ellenfelekkel, hanem a vizes pálya talajával is meg kellett küzdenie.

A csoportmérkőzések után a döntőben a záhonyi vontatási főnökség csapata 2-0 arányban meggyőző játékkal és végig veretlenül lett „Dombóvár '92" bajnoka. A második helyezett a budapesti egészségügy csapata, míg a harmadik helyezést a házigazda dombóvári vontatási főnökség csapata szerezte meg. A legjobb kapus címet *Orosz Csaba*, Záhony és a legtöbb gólt *Holti Gábor*, GySEV szerezte, akik tárgyi elismerésben részesültek.

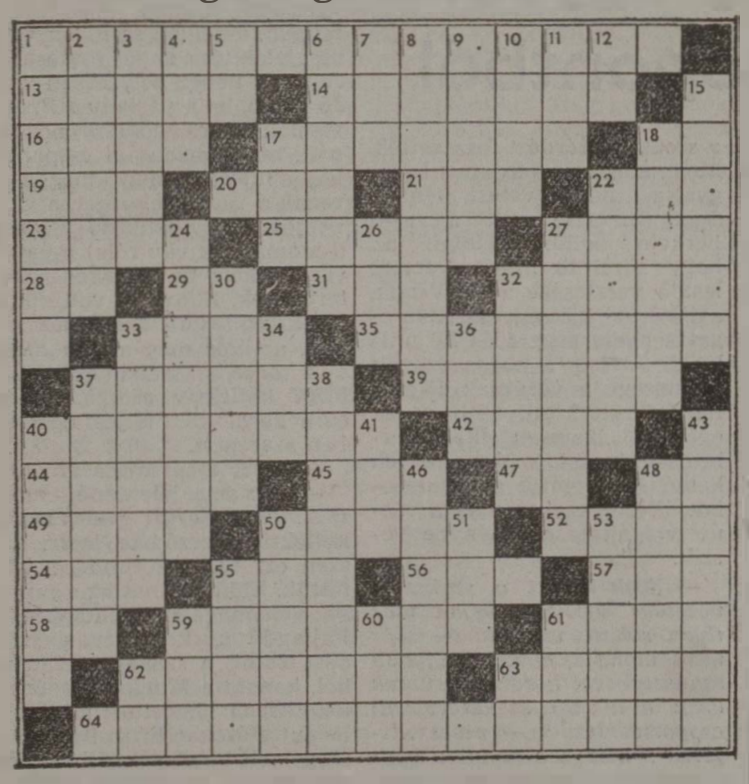
Z. B.

Nyílt hét a békéscsabai nevelőotthonban

December 7-e és 11-e között a békéscsabai MÁV Nevelő- és Diákotthonban nyílt hetet tartanak, amelyre minden nyolcadikos gyermeket nevelő vasutas szülőt szeretettel várnak. Az intézmény vezetői tájékoztatást adnak az 1993/94-es tanév középiskolai továbbtanulási lehetőségeiről, valamint a diákotthoni elhelyezés feltételeiről. Az intézmény tárgyi és személyi feltételei nagyon jók. A MÁV magas színvonalon biztosítja a vasutas szülők gyermekeinek elhelyezését, tanulását. Amennyiben a város valamely középiskolájába felvették a tanulót, a diákotthonban minden feltétel adott az eredményes tanuláshoz.

A nyílt héten kívül is szívesen látják a vasutas szülőket és gyermekeiket az intézményben, ahol a pedagógusok továbbtanuláshoz szükséges tanácsadással is szolgálnak.

Magassága 2545 méter



Vízszintes: 1. Egy földrajzi név. 13. Rövid, tréfás történet. 14. I. e. VI. században élt görög lírikus. 16. Síkság. 17. A francia forradalom egyik jelszava. 18. Múló egynemű betűl. 19. Fölé ellentéte. 20. Futballista cél. 21. Olasz, belga, magyar autójelzés. 22. Leíró páratlan betűl. 23. Atléta. 25. Argentinai füves síkság. 27. Beltenger Görögország mellett. 28. Mutatószó. 29. Kiütéses győzelem. 31. ... pet, álhaj (francia). 32. Abban az időben. 33. ... Antal (1855—1902) arcképfestő, grafikus. 35. Hősnő a görög hitregében. 37. Keleti eredetű küzdősport. 39. Spanyolország és Portugália. 40. Kanadai tartomány. 42. Vaj jelzője lehet. 41. Algériai kikötőváros lakója. 45. Orosz folyó. 47. Mértékrendszer. 48. Igavonó. 49. Részlet, hányad. 50. Afrikai politikus. 52. A Duna mellékfolyója. 54. Állami bevétel. 56. Becézett női név. 57. ... lett, vállrojt. 58. Római 6-os. 59. Nem engedélyezett. 61. Villamosság. 62. Burgonyaszerű trópusi növény (ék. fel.). 63. Kezdetleges kereskedelem. 64. Jellemtan.

Függőleges: 1. A gyertyagyártás alapanyaga. 2. Latin kép, bálvány. 3. Ritka férfinév. 4. Betűpótlással fecsegés. 5. Rajka széleli! 6. ... -Pileszár, négy asszír király is volt e néven. 7. ... Sámuel magyar király. 8. Régi színház a Városligetben. 9. ... Josef ben (50—133) palesztinai zsidó törvénytudó. 10. ... Sándor, egykori színész, rendező, műfordító. 11. Nagy darab hasé. 12. Hangtalan láz. 15. Francia folyó, névelővel. 17. Geopolitika része! 18. ... urusz, görög mitológiai szörny. 22. Fürtös, csigás haj. 24. Fúvós agyaghangszer. 26. Kihalt futómadár. 27. Görög mondai alak. 30. Pusztakócs szomszédságába való. 32. Végek nélkül karzat, belső erkély. 33. Tó Etiópiában. 34. ... Hirobumi herceg (1841—1909) a modern japán megteremtője. 36. Osztrák, belga, olasz autójelzés. 37. Híres énekes színésznő volt (Katalin). 38. Vulkanizált kaucsukot. 40. A Duna mellékfolyója. 41. Régi űrmérték. 43. Ukrán város. 46. Pengetős hangszer, névelővel. 48. Szigetek Szicíliától északra. 50. Indonéz államférfi volt. 51. A Dunával egy a hangja. 53. Csapat. 55. Számítási egység a rómaiaknál. 59. Nógrád megyei község. 60. Póker közepe. 61. Kerti szerszám. 62. Éjfélig tart. 63. Római 150.

Beküldendő: annak az országnak a neve, amelyben a vízszintes 1. alatti található. Beküldési határidő: december 1. Az előző keresztrejtvény megfejtése: Oroszország. Könyvutalványt nyertek: **Tóth Gyula, Tapolca, Bajcsy-Zs. u. 46. 8300; Házi Hedvig, Budapest, Nógrádkövesd u. 9. 1171; Hézegi József, Vác, Zöldfa u. 18. 2600; Miklya Ildikó, Budapest, Torbágy u. 3. 1118; László József, Budapest, József u. 46. 1031.**

Lakáscsere

Eladó Ceglédbercelen 110 négyzetméteres családi ház. Érdeklődni lehet: Kovács Pál, Ceglédbercel, Iskola u. 76. Telefonon a 112-8670 113-as városi, vagy a 42-30-as üzemi számon.

Eladom vagy elcserélem ceglédi 49 négyzetméteres, 2 szobás, összkomfortos öröklakásomat budapesti hasonló lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: a 134-2771-es városi, vagy a 14-37-es üzemi telefonszámokon 9—16 óráig.

Eladó Táplószelén 300 négyszögöles ház, építésre alkalmas telek, fiatal gyümölcsfákkal az állomástól 5 percre. (Villany, víz bevezetése megoldható.) Érdeklődni lehet: Árvalné, 49-18-as üzemi, vagy a 169-5068-as városi telefonszámokon.

Elcserélném balatonfenyvesi 2 szobás, kertes, csendes MÁV-lakásomat bármilyen budapesti 1 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: a 149-9702-es telefonszámon egész nap.

Elcserélném budapesti, Kerepesi út 1. szám alatti, 41 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint József[illegible] telepi garzont, 2 szobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel! Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/57-34-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Kerepesi úti, 57 négyzetméteres, 2 szobás MÁV-bérlakásomat, 2,5—3 szobás MÁV-lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: 12-16, vagy a 22-04-es üzemi telefonszámokon Csende Péternél.

Elcserélném Gacsály községben (debreceni ig.) 60 négyzetméteres, előkertes, melléképület, pince, padlás, teljesen különálló szolgálati lakásom pesti, vagy Pest környéki másfél szobás lakótelepi lakásra. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: az 56-32, 55-67-es üzemi telefonszámokon Farkas Józsefnél.

Elcserélném tatabányai 66 négyzetméteres, 2 szobás, felújított, komfortos, első emeleti, nem panel, pincével, padlással és udvarral rendelkező szolgálati lakásomat budapesti vagy Pest környéki hasonlóra. Érdeklődni lehet: a 02/17-39-es üzemi telefonszámon munkaidőben vagy az 531-1279-es városi telefonszámon, 17 óra után.

Eladó komáromi, 49 négyzetméteres öröklakás vagy Budapest környéki hasonló lakásra cserélhető. Érdeklődni lehet a 01/63-28-as telefonszámon, vagy Komárom, Csokonai út 19. II. 11. Seres.

Elcserélném dombóvári második emeleti, 52 négyzetméteres, kétszobás, önkormányzati, MÁV-bérlőkijelölésű lakásomat, egyszobás, telefonos, erkélyes, összkomfortos, legfelső emeleti, budapesti önkormányzati lakásra. Érdeklődni lehet az esti órákban 18—20 óra között a 74/66-799-es telefonszámon.

Elcserélném vagy eladnám békéscsabai, 1 plusz 2 félszobás, telefonos, összkomfortos, 53 négyzetméteres öröklakásomat budapesti lakásra, MAV-dolgozóval is. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: a 01/68-07-es üzemi vagy a 113-1288-as városi telefonszámokon 7—15 óráig (Balkusnénál).

Elcserélném debreceni, Füredi u. 45/B., X 41. számú, 57 négyzetméteres, kettő szoba étkezős, felújított önkormányzati, megvásárolható, összkomfortos lakásomat, budapesti önkormányzati, vagy MÁV-bérlakásra. Lehetőleg komfortosra, gázfűtésűre. Lehet kisebb lakás is. Érdeklődni lehet: a fenti címen, vagy 16 óra után a 164-3411-es városi, vagy napközben a 64-83-as üzemi telefonszámon. Pálházi Béla.

Elcserélném nyíregyházi 1,5 szobás, 36 négyzetméteres, OTP-s II. emeleti, összkomfortos lakásomat budapesti hasonló lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: hétköznap 7—15.30-ig a 01/12-97-es üzemi és az 112-866-as városi telefonszámokon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—5875. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM. 21–22. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1992. NOVEMBER 27.

Ülésezett a VSz-választmánya

Öt szakszervezet közös akciója

November 12-én ülést tartott a VSz választmánya.

A tanácskozásra szóló meghívón több írásos és szóbeli tájékoztató is szerepelt, ám a testület tagjai úgy döntöttek, hogy — mivel a napirenden levő témák szorosan összefüggnek — egyetlen tárgykörre összpontosítják figyelmüket: a november 23-i figyelmeztető sztrájkra. A választmányi ülést megnyitó *Pallos György* alelnök már a napirendeket előterjesztő bevezető szavaiban megadta az alaphangot: *A vasút egyik legválságosabb időszakát éljük át. Az amúgy is kizsigerelt vasutasokra újabb terheket akarnak rárakni.*

— Nem lehet szó nélkül tudomásul venni a vasútnál várható intézkedéseket. Szembe kell szállni velük. Mint érdekvédelmi szervezetnek nincs is más lehetőségünk — mondotta bevezető előadásában *Papp Pál* elnök, aki felsorolta a figyelmeztető sztrájk előkészítésének és megtartásának teendőit, várható fejleményeit. Kijelentette, hogy a munkabeszüntetés csak sikeres lehet. Ennek egyik fő biztosítéka, hogy az akciót az öt vasutas-szakszervezet együtt, közösen hajtja végre. A siker másik feltétele, hogy minél többen vegyenek részt a nyomásgyakorló megmozdulásban. Azzal is tisztában kell lenni: *a vasutassztrájk csak akkor sztrájk igazán, ha leállnak a vonatok.*

— Nem tévesztheto szem elől — hangsúlyozta az elnök —, hogy vannak félelmek, görcsök az emberekben, és az ellenérdekeltségű felek is készülnek, taktikáznak. Ezért a gondos, alapos előkészítésnek nagy szerepe van. Fontos a tisztségviselők felkészültsége, az érintkezési és tájékoztató csatornák számbavétele és hatékony működtetése. A megfelelő magatartás kialakítása mellett figyelni kell a legapróbb technikai részletekre is. Mi tárgyalni kívánunk, meg akarunk állapodni — húzta alá *Papp Pál* —, ezt a célt szolgálja a szakszervezeti nyomásgyakorlás.

Ezzel az alapállással — ha különböző hangsúlyokkal is, de — egyetértettek a testület tagjai. A megerősítő megjegyzésekkel együtt ugyanakkor elhangzottak figyelmet érdemlő kiegészítések is.

„Helyzet van” — mondta *Varga Gyuláné*, a Nyugati pályaudvar szb-titkára. Ezt a sztrájkot már nem lehet megspórolni. Ez szolidaritási sztrájk az MSZOSZ követeléseit mentén. A mi követeléseink minden vasutast érintenek. Ezért minden vasutas egységesen vegyen részt benne. Ha betartjuk a törvényeket, nincs mitől félnünk. Ne hagyjuk, hogy a harag azokra irányuljon, akik meghirdették a sztrájkot, hanem akik felelősek a kiváltó okokért, akik előidézik a válságot, és nem adnak megfelelő válaszokat a munkavállalók aggodalmaira.

Kilencvenszázalékos a részvétel — jelezték Szolnokról. Budapesten a kétórás figyelmeztető sztrájk mellett vannak. Ha nem érjük el a célunkat, tovább kell folytatnunk a tiltakozást. Az is elhangzott, hogy a fővárosban már megalakult a sztrájkbizottság.

— Elsődlegesek a saját, önálló követeléseink — hallottuk a pécsiek képviselőjétől, aki hozzátette: — mi a tagságunkért akarunk sztrájkolni, nem a MÁV-ért, a munkáltatóért.

— Mi van a vasutasságra? Melyek a konkrét céljaink? — Ezeket is tudatosítsuk! — ajánlották a debreceniek. Többen is figyelmeztettek: nem szabad lefújni a sztrájkot, mert nem biztos, hogy egyhamar újra verőünk jönnének az emberek.

— *Most megmutathatjuk, mit érünk, mekkora az erőnk* — hallottuk. — *De meg kell tanulnunk, hogyan kell tömegesen sztrájkolni. Aki tudja, mit akar, aki ismeri a törvényeket, az nem bizonytalankodik, nem fél.* Akarat és tudás, felkészültség — ez kell az eredményt hozó érdekérvényesítéshez! De kössük ki azt is, meddig tárgyalunk.

A felszólalásokra adott reflexióiban *Papp Pál* megerősítette, hogy homályos ígéretekre nem szabad hátra arcot csinálni. Csak sikerorientáltan lehet nekikezdeni és folytatni. Nem politikai célokért, hanem konkrét gazdasági, szociális követelések jegyében végezzük érdekvédelmi harcunkat. Ez a munkaharc nem a MÁV vezetése ellen irányul, hanem a munkavállalók, a nyugdíjasok érdekeiért, minden vasutasért.

K. S.

★

A Vasutasok Szakszervezete Országos Választmánya a nyilatkozatokban, követelésekben megfogalmazott és a VSz tanácsa által az országos választmány elé terjesztett célokkal egyetért.

A bérből és fizetésből élőket sújtó tervezett intézkedések visszavonásának, illetve a vasutasságot és a MÁV-ot érintő követelések teljesítésének elmaradása esetén a választmány:

1. Egyetért a nyomásgyakorlás különböző módozatainak jogszerű alkalmazásával.

2. Úgy dönt, hogy 1992. november 23-án 5—7 óra között a társszakszervezetekkel együtt figyelmeztető sztrájkot tart.

3. Amennyiben a tárgyalások ezt követően sem vezetnek eredményre, 1992. december elején a Vasutasok Szakszervezete általános sztrájkot tart szükségesnek.

E munkabeszüntetés időpontjának meghatározására, továbbá a társszakszervezetekkel való együttműködés módjának kialakítására a választmány felhatalmazza a VSz területi és tagozati tanácsát.

4. A figyelmeztető sztrájk résztvevői a kiesett bér pótlólagos megtérítését nem igénylik.

Azok, akik a figyelmeztető sztrájkban valamilyen ok miatt nem tudnak részt venni — önkéntes szolidaritás alapján —, kérjük 2 órára eső összegét a Vasutasok Szakszervezete sztrájkalapjába megajánlhatják.

5. A választmány felkéri a szakszervezeti tagságot, a tisztségviselőket, hogy a meghirdetett akciókat — azok sikere érdekében — körültekintően készítsék elő, a vasutasságot mozgósítsák, a végrehajtásban fegyelmezetten vegyenek részt.

Budapest, 1992. november 12

Vasutasok Szakszervezete Országos Választmánya

Figyelmeztető sztrájk

Csendes állomások, türelmes utasok

Példás összefogás a szakszervezetek között

A MÁV-nál működő öt szakszervezet, a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a Vasutasok Szakszervezete, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége és a Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége november 23-án, reggel öt és hét óra között országos vasutas figyelmeztető sztrájkot hirdetett. Közös sztrájkfelhívásukban megfogalmazták, hogy elfogadhatatlannak tartják a jelenlegi rossz vasútpolitikát, visszautasítják a kilátásba helyezett kényszerintézkedéseket, követelik a tömeges elbocsátások elkerülését, a kollektív szerződés vívmányainak megtartását, a bértarifára történő százszázalékos ráállást, valamint a vasútpolitika megváltoztatását, az új közlekedéspolitikai koncepció kidolgozását és a követelések megvalósításához szükséges pénzügyi feltételek megteremtését. A megtartott sajtótájékoztatón a szakszervezetek képviselői kiemelték a kétórás figyelmeztető sztrájk történelmi jelentőségét és sikerességét. A sztrájk, melyben több mint 24 ezer vasutas vett részt, 680 személy- és tehervonatot érintett, kisebb-nagyobb mértékben. Lapunk munkatársai a hajnali órákban a három budapesti főpályaudvaron jártak. Az ott tapasztaltakról az alábbiakban körképet adunk.

Tíz perc múlva öt óra. A Keleti pályaudvar díszes csarnokában csak a szenzációra éhes újságírók, fotósok, tévés-stábok nyüzsögnek, végzik a dolgukat. Vasutast alig látni, ők sztrájkolnak. Azt a néhány dolgozót, aki mégis előkerül, megrohamozzák az újságírók. Két munkaruhás férfi mosolyogva újságolja nekem, hogy az előbb volt itt két sztrájktörő, söprögettek.

A vágányokon üres vonatok árválkodnak. A plakátokon, transzparenseken öles betűk hirdetik, hogy sztrájk van. Két japán turista téblábol tanácstalanul. Rendőrök cirkálnak, de nem hajlandók kommentálni a helyzetet. *„Ez a vasutasok bulija, kérdezzék őket.”*

— Mintha több rendőr lenne, mint máskor.

— *Szerintem nem vagyunk többen...*

Ebben maradunk. Az ütközőbaknál, nem messze az induló vonatokat jelző táblától Pallos György, a vasutas-szakszervezet alelnöke beszélget.

— *Úgy gondolom, hogy a szakszervezeti vezetőknek is itt a helyük a tagság között, ha már meghirdettük ezt a sztrájkot. Felosztottuk egymás között a helyszíneket. Minden szakszervezeti vezető, mind a fővárosban, mind a megyei helyeken ott van egy-egy állomáson. Reméljük, sikeres lesz ez az országos megmozdulás.*

Egy tolókocsis, pörge kalapos, bajuszos cigányember pénzt kunyerál tőlünk, miközben azt magyarázza, alig várja, hogy a rendészek és a rendőrök egymásnak menjenek. Kollégám a tőlem kért húszast adja neki, nagylelkűen. Ilyenkor mi a helyzet? Jó tett helyébe ki várhat jót kettőnk közül.

„Haditanács” a Déliben, az ügyeletes tiszt irodájában

— Aztán miért haragszik annyira rájuk?

— *Itt lakom a vasúti kocsikban, s a minap is lesprayztek és kutyát uszítottak rám* — panaszolja. — Meg van engedve a rendészeknek, hogy gumibottal üssenek. Aki nem hiszi, az olvashatta az újságban — bizonygatja. Búcsúzóul a fotósunkat is levágja. Hiába azért nem elveszett ember.

Úgy látszik, hogy a BKV egyes dolgozói szintén rokonszenveznek a vasutassztrájkkal. A Nyugatiba igyekszünk, ám a hetvenhármas troli vezetője több mint tíz percet várakoztatja meg az utazóközönséget.

A Nyugati pályaudvaron is falragaszok, transzparensek hirdetik a kétórás figyelmeztető sztrájkot. Szórólapokon kéri az öt vasutas-szakszervezet a *„kedves utasok türelmét* és megértését a megmozdulással okozandó kényelmetlenségekért. A figyelmeztető sztrájk a vasutasok helyzetének javítása mellett az utasok, minden állampolgár érdekében történik. A szakszervezetek szeretnék megakadályozni a vasúti menetjegyek árának 130 százalékos emelését, valamint azt is, hogy a forgalmat 1500 kilométeren szüneteltessék. Ez utóbbi *356 település vasúti közlekedés nélkül maradását, és további elszigetelődését jelentené”* — olvasom az utasok számára készített szórólapon.

Az, hogy a figyelmeztető sztrájkkal és a követelésekkel mind az öt szakszervezet a legmesszebbmenőkig egyetért, itt a Nyugatiban is látszik. A kék szalagos sztrájkbizottsági tagok egy csoportba verődve tárgyalják az eseményeket és várható következményeit. *Pethő László* és *Zappeld István* a Mozdonyvezetők Szakszervezetét, míg *Nemes Sándor* és *Major István* a vasutas-szakszervezetet képviselik.

— *A vasutak sehol a világon nem gazdaságossági alapon működnek* — magyarázza a mozdonyvezetők képviselője. — *Ez a kormány leginkább csak ígérget. Elmegy a Camionhoz, a Malévhez meg a Maharthoz és a MÁV-hoz. Mindenkinek belgéri a pénzt, aztán ennek csak a töredékét kapják meg jó esetben.*

— Nagyon bízunk benne, hogy eredményes lesz a sztráj-

(Folytatás a 3. oldalon)

Az utas dilemmája: vajon mikor érek haza?

Kerkápoly Endre:

Az állam kivonult a vasút finanszírozásából

A vasút költségeiből Németországban és Franciaországban 31-34 százalékot az állam finanszíroz, a szomszédos Ausztriában ez az arány 51, Olaszországban pedig 60 százalék. Magyarországon csak 11 százalékot vállal magára a költségvetés. *Kerkápoly Endre*, a Magyar Tudományos Akadémia közlekedéstudományi bizottságának elnöke erről a következőket mondta:

— *A helyzet tovább romlik, az állam fokozatosan kivonult a vasut finanszírozásából. Visszaesett a vasúti szolgáltatások színvonala.* A pályahálózaton hiányoznak a fejlesztések, fenntartásra az elmúlt esztendőkben a szükségesnek csak a töredéke jutott. Az évente szükséges 400 kilométeres vágánykorszerűsítés helyett már hosszabb ideje lényegesen kevesebb készül el. 1990 végéig 1700 kilométerre nőtt az elmaradás, tavaly 44, idén pedig csak 5 kilométeres vágánycsere történt. Az elmaradás meghaladja a 2400 kilométert. A sebességkorlátozások miatt a MÁV — történetében először — nem tudta kiadni belföldi menetrendjét. Hiányzik 1000 teher- és 500 személykocsi, valamint 50 vontató jármű. A kormány nemrég határozatot hozott arról, hogy az állam és a vasút szerződésben rendezze az 1993—1995-ös évekre szóló kapcsolatát. 1993. január 1-jétől számviteli és finanszírozási szempontból elkülönítik a pályahálózatot és a vasúti üzemet. Kétféle fejlesztési terv készült el. A „szinten tartó” változat arra törekszik, hogy a magyar vasút életben maradjon, és színvonala ne süllyedjen tovább.

A „leépülő” — elfogadhatatlan — változat avval számol, hogy a mellékvonali hálózat visszafejlődik, a nemzetközi vonalakon pedig csökken a sebesség, s ezért hosszú időre elveszíthetjük az évi 10 milliárd forint bevételt hozó tranzitszállításokat. A két változatot az országgyűlési képviselők is megkapták. Az akadémikusok a szintentartás mellett vannak.

Győzött a kompromisszumkészség

Minden kérdésben megállapodtak az Érdekegyeztető Tanácsban

November 22-én aláírták az Érdekegyeztető Tanács oldalainak soros elnökei azt a megállapodást, amely számos, a munkavállalók szempontjából rendkívül fontos részelemet tartalmaz. A tizenhárom oldalas dokumentumban szó van arról, hogy a kormány 1993 végéig — a gazdaságpolitikai összefüggéseket is tartalmazó — átfogó foglalkoztatáspolitikai stratégiát készít. Ezt megtárgyalja majd az ÉT plenáris ülése is. A stratégia fő irányaira vonatkozó javaslatait a munkavállalói és a munkáltatói oldal már eljuttatta a kormányhoz. Megállapodtak abban is, hogy a kidolgozandó dokumentumnak tartalmaznia kell azokat az intézkedéseket is, amelyeket egy rendkívüli foglalkoztatási helyzetben indokolt bevezetni.

Döntés született arról, hogy a foglalkoztatási alap 1993-ban mintegy 18 milliárd forinttal gazdálkodhat. Ehhez 12 milliárdot a privatizációs bevételekből utalnak át, a szolidaritási alapból egyszeri lehetőségként másfél milliárd forintot biztosít a kormány, és az idei 4,5 milliárd forintos várható megtakarítást is fel lehet használni a jövő évben. Az alap rendelkezésére álló pénzt a mintegy 45 milliárd forintra tervezett privatizációs bevételek esetleges túlteljesítése esetén tovább lehet növelni. *A kormány elfogadta a szakszervezetek követelését, s ennek megfelelően a szolidaritási alap bevételeiről és felhasználásáról negyedévenként beszámolót készít a szociális partnereknek.* A munkaadók és a munkavállalók belementek viszont, hogy a munkanélküliek jogellenes foglalkoztatásával kapcsolatos ellenőrzések a jövőben rájuk is kiterjednek.

A kormány vállalta azt is, hogy a szolidaritási alap befizetéseit és a munkanélküliek ellátását illetően kezdeményezi a foglalkoztatási törvény módosítását. A változtatások lényege, hogy a munkaadó a munkavállaló részére kifizetett bruttó kereset alapján 7 százalékot köteles munkaadói járulékként befizetni a munkavállalók viszont a főfoglalkozású munkaviszonyból származó bruttó keresetük után az eddigi 1 helyett 2 százalék munkadói járulékot fognak fizetni. *Egyéb tekintetben a szabályok nem változnak.*

A megállapodás lényeges eleme, hogy január elsejétől a munkanélküli-járadékot maximum egy évig folyósítják, ebből az első három hónapra a korábbi átlagkereset 75, a további 9 hónapra pedig a 60 százalékát. A járadék minimális összege 8600 forint, maximuma viszont az első három hónapban 18 ezer, a második időszakban viszont 15 ezer forint lehet. A már folyamatban lévő járadékfizetéseknél a megállapításkori feltételek változatlanok maradnak. *A minimális bér emelése már folyósított járadékok esetében nem jelenti a munkanélküli-segély eddigi minimumának emelését is.*

Hosszú vita után sikerült megállapodni abban, hogy 1993. február elsejétől a minimálbér 9 ezer forint — órabérben számolva 52 forint —, ám az Iparszövetséghez tartozó gazdálkodók csak augusztus elsejétől, a mezőgazdaságban, a vízgazdálkodásban, az erdőgazdálkodásban és a halászatban tevékenykedő cégek pedig csupán december 1-jétől kötelesek a fenti összeget alkalmazni. Az agrárágazatban a lépcsőzetes bevezetésről külön középszintű érdekegyeztető tárgyalásokon kell megállapodni.

Az ÉT-ben a munkavállalóknak sikerült elérniük, hogy a kormány 1993-ban megszünteti a bérszabályozást, s az idén hátralévő alig több mint egy hónapban is eltekint az ezzel kapcsolatos kötöttségek alkalmazásától. A kormány ugyanakkor felhívta a másik két oldal figyelmét, hogy továbbra is érvényesnek tekinti azt a tavaly decemberi megállapodást, amely szerint az idén a vállalkozásoknál az éves átlagkereset növekedése a 28 százalékot nem haladhatja meg.

A bérszabályozás megszüntetésével egy időben minden oldal vállalta, hogy december közepéig az ÉT-ben megegyeznek a vállalkozói szféra keresetnövekedésének jövő évi átlagos mértékéről, és ennek betartását kérik a gazdálkodóktól. Cserébe a kormány vállalta, hogy a csődeljárás alatt álló vállalkozások munkavállalóinak jogos bér- és végkielégítési igényének védelméről már eddig is folytatott megbeszélések alapján jövő év február 4-ig egyeztetett szakértői javaslatot terjeszt az ÉT plenáris ülése elé.

Hoszú alkudozás árán sikerült csak kompromisszumot teremteni az adórendszer tervezett változtatását illetően. *Ennek eredményeként 1993-ban az általános jellemző a 6 és 25 százalékos adókulcs lett.* A szakszervezetek követelésére tovább sem fogja forgalmi adó terhelni a gyógyszereket és a lakosság által használt háztartási elektromos energiát. A lakásépítésnél, -vásárlásnál, -bővítésnél, valamint a lakással kapcsolatos közművesítésnél az általános forgalmi adó visszatérítése részlegesen fennmarad. Ebben az esetben ugyanis a számla szerint kifizetett áfa mintegy 60 százaléka igényelhető vissza, lakásonként azonban építés és vásárlás esetén legfeljebb 400 ezer, bővítésnél 200 ezer, közművesítés esetén pedig maximum 50 ezer forint határig.

Kemény csaták után a munkavállalói oldal nyomására az ÉT elfogadta a személyi jövedelemadó fizetési feltételeinek január elsejétől érvényes módosítását is. Eszerint a családi pótlék továbbra is adómentes marad. Megszűnik ugyan a havi 1300 forintos gyermekenkénti adóalap-csökkentő kedvezmény, ám jövőre minden gyermek után havonta 300 forint adókedvezmény kerül bevezetésre, egyidejűleg a családi pótlék gyermekenként havonta 150 forinttal emelkedik. A személyi jövedelemadóba január elsejétől új elemként kerül beépítésre az alkalmazottakat érintő havi 200 forintos, adóból levonható kedvezmény.

Ugyancsak a munkavállalói oldal kezdeményezésére került be a megállapodásba, hogy az üzemi étkeztetés jövőre havi ezerforintos értékhatárig adómentes. Nem kell fizetni adót a munkaruha természetbeni szolgáltatása, illetve az erre adott vásárlási utalvány, a munkavállaló és családtagja részére a munkáltató által biztosított utazási szolgáltatás, a Nemzeti Üdülési Alapítvány által, valamint a munkáltató saját, illetve bérelt üdülőjében biztosított üdültetés és minden más természetben adott juttatás, szolgáltatás után, kivéve azok pénzbeni megváltását.

A szociális partnerek megállapodtak abban, hogy a nők öregségi nyugdíjkorhatárának emelésére sem jövőre, sem 1994-ben nem kerül sor. Az érintett korosztályok felkészülésének érdekében azonban már most meghirdetik, hogy a nők nyugdíjkorhatára 1995. január elsejétől kétévente egy-egy évvel emelkedik oly módon, hogy meghatározott feltételek mellett nyugdíjba lehet majd menni. A rugalmas rendszer feltételeit a nyugdíjbiztosítási önkormányzattal közösen kell kidolgozni.

A megállapodás lényeges eleme, hogy 1993. július elsejétől a résznyugdíjra jogosultsághoz szükséges szolgálati idő minimum 15 év lesz. *Cserébe a kormány vállalta, hogy jövőre a nyugdíjak legkevesebb 14 százalékkal nőnek, s a baleseti özvegyi nyugdíj folyósításának feltételei egyelőre nem változnak.*

A munkanélküli-ellátásból kikerülőkről is fokozatosan gondoskodik a kormány, s a megállapodás szerint részükre havonta legalább 4800 forintot kell kifizetni. A tandíjkötelezettség bevezetésére — az elfogadásra kerülő felsőoktatási törvénnyel összhangban — további tárgyalásokon megfelelő ösztöndíjrendszert fognak kialakítani.

Az ÉT-ben végül is egyetértés volt abban, hogy a jövő évi költségvetésben a bérpolitikai intézkedésekre mintegy 10 milliárd forintot indokolt elkülöníteni, s ezt a pénzt május elsejei hatállyal lehet csak felhasználni, differenciált módon és mértékben. E keretből nem részesülnek a védelemben, az igazságszolgáltatásban dolgozók, valamint a felsőoktatási intézmények oktatói. Béremelést kapnak majd azonban a köz- és szakoktatási, az egészségügyi, a művészeti, a közgyűjteményi-közművelődési és a kutató intézmények munkavállalói. *Az esetükben érvényes havi béremelés mindenkori mértékének kétharmadát kitevő bérfejlesztés illeti meg a helyi közigazgatási dolgozókat.* Az egyéb ágazatok intézményeiben foglalkoztatottak számára ez az arány egyharmad. Az ágazatonkénti bérpolitikai intézkedések pontos részleteit ezen elvek alapján majd a KIÉT keretei között kell megállapítani. Az esetlegesen működésképtelenné váló intézmények számára a költségvetés központi tartaléka biztosít működési garanciát.

Az Érdekegyeztető Tanácsban két napon át végzett kemény munka majdnem elbukott a szakszervezeti követeléscsomag hatodik pontján, amely azt követelte a kormánytól, hogy ismerje el a hat konföderáció által megkötött vagyonmegállapodást. Eszerint a hat szakszervezeti szövetség szeptember 10-i megállapodásából kiindulva *a kormány visszavonja a szakszervezetek közötti választásról, a szakszervezeti vagyon megosztásáról szóló, már a parlament előtt levő törvényjavaslatát.*

Ezzel egy időben kötelezettséget vállal arra, hogy november 30-ig olyan, a társadalombiztosítási önkormányzati képviselők választásáról szóló törvényjavaslatot terjeszt az Országgyűlés elé, amely szerint a meghatározott feltételeknek megfelelő országos szakszervezeti szövetségek, illetve a velük azonos feltételeket teljesítő szakszervezeti választási szövetségek jogosultak csak listát állítani. A kormány és a szakszervezetek egyetértettek abban, hogy a tavaly elfogadott XXVIII. törvény módosítására vonatkozó törvényjavaslat tartalmában és a benyújtás módjában legkésőbb még az idén december 10-ig megállapodnak.

Az ÉT-ben született megegyezéshez két különvélemény is csatoltak. Az egyikben a munkáltatói oldal azt kifogásolja, hogy az általános forgalmi adó mértékére vonatkozó megállapodásokban nem volt lehetősége az álláspontját és a javaslatait kifejteni. *Ezért csak úgy tudja elfogadni az öt helyett a hatszázalékos áfakulcs bevezetését, ha a szolidaritási alapba történő munkáltatói befizetés tervezett mértéke 0,5 százalékkal csökkenne.* Ezt azonban a kormánydelegációt vezető *Kupa Mihály* pénzügyminiszter elfogadhatatlannak tartotta.

A másik különvélemény a munkavállalói oldalon helyet foglaló Szolidaritás Szakszervezeti Munkásszövetség képviseletében *Bátonyi Sándor* kérésére került be a végleges szövegbe. Eszerint az ÉT-megállapodásban szereplő 6. pont tartalmával egyet nem értve a Szolidaritás megtagadta a teljes megállapodáscsomag aláírását.

A gépészeti szakág szervezeti változásai

Az év végéig megszűnik kilenc vontatási főnökség

A szervezeti változások a gépészeti szakágat sem kerülték el. Először két évvel ezelőtt, 1990 októberében szűk körű vezetői értekezleten tárgyalták, majd fogadták el a vontatási telepi rendszer korszerűsítéséről készült előterjesztést. A megszüntetésre ítélt, eddig önálló vontatási főnökségek és a feleslegessé vált teherkocsi-javító műhelyek számának csökkentésére a gépészeti és járműfenntartási főosztályon részletes programot készítettek.

Az első lépcsőben 1991-ben nyolc önálló vontatási főnökséget érintett az átszervezés. A nyolcból hét ezentúl, mint kirendeltség látja el feladatát. A komárominak, a győri, a doroginak és a vácinak a Budapest—Északi, a jászapátinak a hatvani, a bátaszékinek a pécsi, a gyékényesinek a nagykanizsai, a pusztaszabolcsinak a székesfehérvári vontatási főnökség lett a telephelye. A nyolcadik a keleti vontatási főnökség, a műszaki kocsiszolgálattal összevonva, keleti gépészeti főnökség néven végzi munkáját.

A főosztályon elmondták, hogy ebben az évben, december 31-ig további kilenc, eddig önálló vontatási főnökség szűnik meg.

A kaposvárinak a dombóvári, a ceglédinek a szolnoki, a veszpréminek a székesfehérvári, a dunaújvárosinak a székesfehérvári, a szerencsinek a miskolci, a vésztőink a békéscsabai, a kecskemétinek a szentesi, a kisterenyeinek a füzesabonyi vontatási főnökség lesz a telephelye. A soproni MÁV vontatási főnökséget a GySEV veszi át.

A teherkocsi-javítóknál a vontatási főnökségektől eltérő szempontok kerültek előtérbe. A teherkocsi-javítás felülvizsgálatára elsősorban az áruszállításban bekövetkezett változás, a nagyarányú csökkenés volt a mértékadó. A gépészeti és járműfenntartási főosztály, az igazgatóságok gépészeti osztályai, valamint a gépészeti igazgatóság, kacapitásszükséglet vizsgálatai arra az eredményre vezettek, hogy a csökkent javítási igények miatt a rosszul felszerelt, kevésbé hatékony és a minőségi munkára alkalmatlan műhelyeket kell megszüntetni.

Ebben az évben, májustól október végéig, az alábbi teherkocsi-javító műhelyek szűntek meg, illetve szűnnek meg. Felsőgalla, Rajka, Makó, Berente, Sátoraljaújhely, Kaposvár, Rákosrendező, Almásfüzitő—Komárom, Győr, Salgótarján-Külső. A tizenegyből az utóbbi öt állomáson a vágányközi javítás megmaradt.

Az év végén, a ceglédi vontatási főnökség átszervezésével, a mozdony- és teherkocsi-javító műhely is megszűnik.

A vontatási szakág korszerűsítésének befejeztével 1993 január 1-jétől, 1990-hez képest, a vontatási főnökségek száma 38-ról 28-ra, a kirendeltségeké 18-ról 13-ra, a teherkocsi-javító műhelyeké 47-ről 27-re csökken. A létszám pedig közel 300-zal lesz kevesebb.

R. V. F.

Táviratok a szolidaritás jegyében

Visszhangot keltett a november 23-i kétórás vasutassztrájk nemcsak belföldön, hanem külföldön is. Több levél, távirat érkezett, amelyekben nemzetközi szervezetek, hazai szakszervezetek és magánszemélyek támogatásukról és szolidaritásukról biztosították a magyar vasutasokat, a vasutasszakszervezetet és elnökét. Az alábbiakban ezekből közlünk válogatást.

Az angol mozdonyvezetők szakszervezetétől (ASLEF) érkezett a következő távirat *Papp Pál* elnök részére.

Kedves Kollégám!

Tudatában vagyok azon komoly problémáknak, amelyekkel a magyar vasutas dolgozók kénytelenek szembenézni a rosszindulatú munkahely-leépítések és drasztikus költségvetésitámogatás-csökkentésekkel. Szervezetem teljes egészében támogatja a november 23-ára tervezett akciókat. Nagy-Britanniában a vasutas-szakszervezetek ugyancsak azért harcolnak, hogy a vasutat a nemzet javára tartsák fenn — a kormánnyal szemben, amely rövidtávú megoldásokat keres gazdasági bajaira. Ennélfogva minden jót kívánok szervezetem nevében harcukhoz, amelyet a magyar vasutas dolgozók érdekében folytatnak.

Derrich Fullich
főtitkár

*

A francia vasutas-szakszervezet főtitkára *G. Lanove* küldte a következő sorokat.

Elnök Úr!

A CGT Vasutas Szövetsége biztosítja Önt és a magyar vasutasokat teljes szolidaritásáról a november 23-i akciójuk során, amelynek célja, hogy szembenálljon a magyar kormány által elhatározott munkahely-leépítésekkel és a MÁV tevékenységének beszűkítésével.

Sok sikert kívánunk akciójukhoz.

*

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége nevében *Tóth József* főtitkár a VSz Országos Választmányának küldte az alábbiakat.

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége Titkársága 1992. november 12-én tartott ülésén határozott támogatásáról biztosítja a magyar vasutas dolgozókat, a Vasutasok Szakszervezete és a négy vasutas-szakszervezet által kiadott Gárdonyi nyilatkozat által megfogalmazott követeléseket.

A Vasutasok Szakszervezete Országos Választmánya által 1992. november 23-ra elfogadott figyelmeztető sztrájk céljainak eléréséhez szövetségünk nemzetközi tekintélyét és erejét felhasználva teljes támogatásáról biztosítja a magyar vasutasokat, a Vasutasok Szakszervezetét, annak országos választmányát.

*

A Vasutasok Szakszervezete tagsága és a Vasutas Dolgozók Szabad Szakszervezetének tagsága támogatja a november 23-ára meghirdetett figyelmeztető sztrájkmegmozdulást. A vasutasság érdekében kitűzött célokat magunkénak valljuk.

(A VDSZSZ és a VSz képviselője)

*

A VSz Balparti Biztosító Berendezési Főnöksége alapszervezetének tagsága és szervezetlen dolgozói csatlakoznak az öt vasutas érdekvédelmi szervezet figyelmeztető sztrájkjához és azzal szolidaritást vállalnak.

*

Az MSZOSZ tolna megyei tagszervezetei is támogatásukról biztosították a sztrájkoló vasutasokat.

*

A Textilipari Dolgozók Szakszervezete főtitkára, *Keleti Tamás* az alábbi táviratot küldte *Papp Pál* elnöknek.

A Textilipari Dolgozók Szakszervezete nevében gratulációnkat fejezzük ki a hétfői sikeres figyelmeztető sztrájk példás megszervezéséért és végrehajtásáért. A demonstráció, amely elnyerte a közvélemény támogatását — az egész szakszervezeti mozgalom számára például szolgál. Bizonyította, hogy a tagság reális szociális és gazdasági követeléseiért az egész ágazat hajlandó — törvényes keretek között — nyomást gyakorolni a kompromisszumtól konokul elzárkózó kormányzati oldallal szemben.

Mi a vasutas törekvésekkel szolidárisak vagyunk és kívánjuk, hogy a további tárgyalások eredménnyel záruljanak.

*

A VSz Országos Nyugdíjas Tagozata nevében *Feleki Pál* elnök a területi és tagozati tanácsnak címezte az alábbi levelet.

A vasutas figyelmeztető sztrájk alapos, körültekintő előkészítése és sikeres lebonyolítása a szakszervezeti mozgalommal rokonszenvező tömegek szimpátiáját, volt kollégáitok teljes együttérzését és őszinte elismerését váltotta ki. A teljes egységét kifejező megmozdulás a vasutas-szakszervezet életére és az egész szakszervezeti mozgalomra kiható esemény volt. Része volt abban, hogy a kormánnyal folyó egyeztető tárgyaláson — konfliktusokat elkerülő — eredményes megegyezés szülessen.

A sikeres figyelmeztető sztrájk, a vasutas dolgozók egységes kiállása szakszervezetük mellett még a kétkedőket is ráébresztette, hogy érdekük egyedüli védelmezője csak a szakszervezet lehet, de csak akkor, ha mögé tömörülnek és kiállnak mellette.

A VSz vasutunkért és a vasutas dolgozók létfeltételeiért folytatott küzdelmének a figyelmeztető sztrájk csak a kezdeti nyomatékot adta meg. A sikeres tárgyalások záloga a vasutas dolgozók további határozott, egységes támogatása. Ez ad erőt a tárgyaló szakszervezeti vezetők eredményes harcához. Ezt kérik Tőletek volt kollégáitok, a vasutas nyugdíjasok. A további küzdelmekhez a VSz vezetőinek, tárgyaló munkatársainak jó idegeket gerinces kiállást — de a reális lehetőségeket is rugalmasan szem előtt tartó eredményes tárgyalásokat kívánunk.

Ez csak akkor lehet sikeres, ha ehhez a VSz valamennyi tisztségviselője, bizalmija is — a vasutas dolgozókat mindenről tájékoztató — türelmes, kitartó, lelkiismeretes munkát végeznek. Ezt kérjük tőletek! Ha ez így lesz, az eredmény — még ha nem is lehet teljes — nem maradhat el. A 23-i egységes kállásért büszkék vagyunk rátok.

Figyelmeztető sztrájk

Csendes állomások, türelmes utasok

Az öt szakszervezet példás összefogása

(Folytatás az 1. oldalról)

kunk. *Ha nem, akkor decemberben jön a következő. Ezt azonban nagyon nem szeretnénk* — sóhajt fel a VSz helyi képviselője. — Ez minimum 5 milliárd forint kiesést jelent a kétnapos országos sztrájk esetén.

— Jelenleg sajnos úgy néz ki, hogy sokan, *akik tehetnének valamit, inkább arra rendezkedtek be, hogy kerüljék a konfliktusokat és négy évig jól éljenek.* Alapvető, gyökeres változásokra van szükség, hogy a vasút jobb helyzetbe kerüljön.

— *Az áremelés holt vágány* — veti közbe a másik szakszervezet képviselője. — Nem igaz, hogy ha tesz meg fel, 40 százalékkal emelik a jegy árát, abból a haszon is ugyanannyi lenne. Egyrészt, száz utas közül legalább a fele kedvezményes jeggyel utazik, másrészt az emberek még kevesebbet utaznak, hogy spóroljanak. Így aztán könnyen belátható, hogy jó, ha 15 százalék többletbevétel lesz a betervezett 40 százalék helyett. Amikor ilyen nagy a baj, nem lehet presztízskérdést csinálni abból, hogy ki kinél okosabb, ki a jobb szakember, hanem össze kell fogni és közösen kidolgozni az új vasútpolitikát.

Az ügyeletes tiszti irodában is szokatlanul nagy a csend, nyugalom honol, nem szólnak a telefonok.

Molnár Tiborné ügyeletes tiszt szerint eddig semmi probléma nem volt. Az utasok nem reklamáltak, megértették a sztrájk célját.

— *Nagyon jól megszervezték a sztrájkot, és a sajtó is bőven tájékoztatta az embereket a ma hajnali figyelmeztető sztrájkra.* Tegnap este jó páran telefonáltak, meséli Molnárné —, de a legtöbben a szolidaritásukról és megértésükről biztosítottak bennünket.

— Hány járatot érintett a kétórás sztrájk itt a Nyugatiban?

— *Összesen mintegy harminc induló és érkező vonatot.*

— Ön szakszervezeti tag?

— Nem, egy éve kiléptem — válaszolja. — *Ettől függetlenül én is sztrájkolok, mivel egyetértek a követelésekkel...*

Fél hét felé jár az idő, mire a Délibe érünk. Itt már nagy a tömeg, húszméteres sorokban állnak türelmesen az utasok a lefüggönyzött pénztárak előtt. Belesve a résen, látjuk, hogy a pénztáros hölgyek odabent, a félhomályban beszélgetnek. Hiába próbáljuk őket meginterjúvolni, egyikük sem áll kötélnek.

Az üvegfalú váróban, néhány lépésre a bejárattól fél tucat férfi politizálgat.

— Melyik vonattal akartak menni? — fordulok hozzájuk.

— *A határással szerettünk volna Fehérvárra utazni, mert ott dolgozunk.*

— Egyetértenek a vasutasok sztrájkjával?

— *Igen. Senkinek sem egyszerű ma. Mindenkit fenyeget az elbocsátás réme, s a megélhetés is napról napra nehezebb.* Sajnos úgy néz ki, hogy ennek a kormánynak sikerült tönkretenni két év alatt a mezőgazdaságot és az ipart. Nekik nem kellett ehhez negyven év... De vajon hol fiaztatják a pénzt?

— *Én Szatmárból jöttem* — szól közbe egy alacsony, vékony ember. — *Már tegnap reggel elindultam, mert hallottam, a sztrájkról.*

Az ügyeletes tiszti irodában azzal fogadnak bennünket, hogy a sajtó jobban vigyázhatna arra, hogy mit ír le, mert sok esetben félretájékoztatja az embereket.

— Itt van például a mai Népszabadság — lobogtatja a kezében az újságot *Mészáros Attiláné*, az ügyeletes tiszt. — Mindjárt az első oldalon elferdíti a valóságot, *mert nem a 33 százalékos béremelésért folyik a sztrájk, hanem azért, hogy ne szüntessék meg a mellékvonalakat, ne vegyék el a kedvezményeinket.* Mi nem újabb béremelést követelünk, csak azt szeretnénk végre megkapni, amit már februárban beígértek, ugyanis akkor csak a hetven százalékát adták oda.

— *Mindenképpen a kormány hibája, hogy idáig jutott a vasút* — teszi hozzá a felíró. — *Miért Magyar Államvasutak a neve, ha a magyar állam nem vállalja a vasutat, a kinnlevőségek behajtásában nem segít?*

— Azért csak beszéljünk a bérekről is — mondja egy fiatalember, aki utazási felvilágosító. — Kilencezer forintot viszek haza, és tizenkét órákat dolgozom... Az idén elvették a negyvenszazalékos éjszakai pótlékot, kaptunk helyette harminc százalékot.

— Melyik vonat indul el először? — kérdezem az ügyeletes tisztitől.

— *A 4610-es személy, a 10. vágányról.* Egyébként a szabályzat előírásainak megfelelően fontossági sorrendben fognak a sztrájk befejezése után elindulni a szerelvények.

Elmenőben halljuk a hangosbemondót, hogy az utasokat megkímélik a pénztárnál való sorállástól, mert a sztrájkolok gáláns gesztusa, hogy a türelmes utasok a vonaton vehetik meg jegyeiket.

★

Délután egy órára hirdette meg az öt szakszervezet a sztrájkot értékelő sajtótájékoztatóját.

Gaskó István, a VDSZSZ elnöke kiemelte, hogy a kétórás figyelmeztető sztrájk a törvényeknek megfelelően, teljesen korrektül és a terveknek megfelelően zajlott le. A minimális szolgáltatásokat mindenhol biztosították. Az utazóközönség alapvetően megértette és átérezte a sztrájk célját. Véleménye szerint ez a sztrájk azért történelmi jelentőségű, mert megmutatta mind a munkáltatóknak, mind pedig a kormányzatnak, hogy az egymással kemény rivalizálásban levő szakszervezetek, ha bajba jutnak a tagjaik, képesek összefogni és együttműködni a tárgyalások hosszú heteiben.

Dr Péter Mihály, a VSz alelnöke szerint azért is volt történelmi ez a sztrájk, *mert a munkavállalók álltak szemben a tulajdonossal, azaz az állammal.*

— Nem vagyok annyira optimista, mint a VDSZSZ elnöke — hangsúlyozta dr. Péter Mihály. — *Azt szeretnénk, ha a tárgyalóasztal mellett dolnének el a dolgok, és megállapodás születne.* Három alapvető tételt fogalmaztunk meg a magunk számára: az első és a legfontosabb: *kormányzati garancia a vasút működőképességének fenntartására.* A második tételünk: *a létszámleépítés kérdése, ennek vállalati szinten történő rögzítése.* A harmadik pedig: *a bérkérdés:* ahol a tárgyalások nem jutottak el a kérdés teljes megoldásáig. Emellett rendkívül fontos lenne a megfelelő szociálpolitika. Szeretnénk, ha nem csupán szavakban nyilvánulna meg a MÁV 2000 programja, hanem tettekben is.

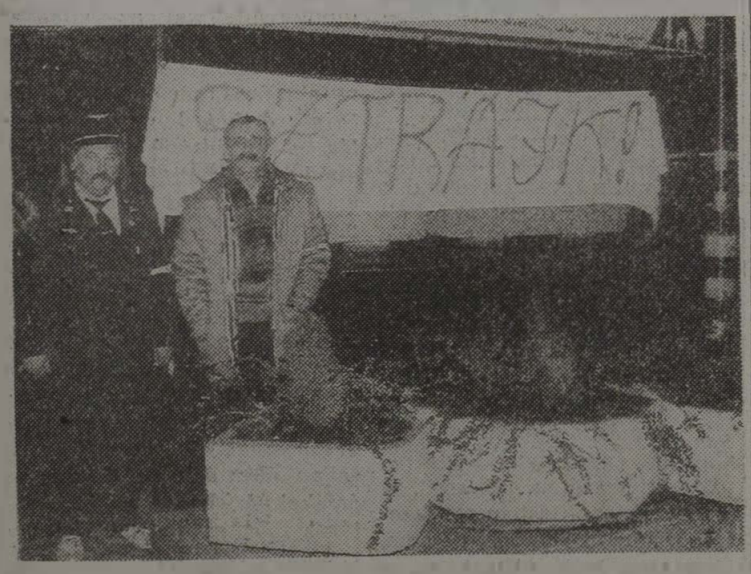
— *Minden tekintetben sikeres sztrájk volt* — vonta meg az események mérleget *dr. Borsik János*, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének alelnöke, majd így folytatta: — A kormány vasútpolitikája az öt vasutas-szakszervezet számára röviden megfogalmazva *„a mi Schamschulánk”*. Ugyanis az történt, mint az Érdekegyeztető Tanácsban, ahol is az államtitkár szakszervezet-ellenes politizálása hozta össze a hat érdekvédelmi tömörülést.

A sajtótájékoztatón bejelentették, hogy csütörtökön újra kezdődnek a tárgyalások a közlekedési, pénzügyi, valamint a munkaügyi kormányzattal.

Kovács Györgyi

Csendes magányban Molnár Tiborné, a Nyugati pályaudvar ügyeletes tisztje

Vége a sztrájknak. A Délibe indul az első vonat



Várakozó állásponton

Kezeljék a MÁV-ot egységesen

A járműjavító üzemek elutasítják a meggondolatlan racionalizálást

A VSz Járműjavító Üzemek Intéző Bizottsága az alábbi levelet küldte Papp Pál elnöknek:

Tisztelt Elnök Úr!

A MÁV Járműjavító Üzemek Intéző Bizottsága a KHVM-ben 1992. november 16. és 17-én megtartott tárgyalásokon az állam, illetve a munkáltatók képviselői által ismertetett terveket és az átadott anyagokban megfogalmazottakat elfogadhatatlannak tartja.

Az IB álláspontja változatlanul az, hogy komplex módon nemzetgazdasági és vasúti szinten is tisztázni kell a teljesítmények és kapacitások kérdéskörét, melynek feltétele a közlekedéspolitikai koncepció kidolgozása, majd a vasúti törvény megalkotása és az új vasútfinanszírozási modell kidolgozása.

A közlekedéspolitikai koncepció kidolgozása során különös figyelmet kell fordítani a környezetvédelemre (kamionközlekedés vasútra terelése, az ehhez szükséges források felkutatására, így például 1 milliárd svéd korona igénybevételi lehetősége), a hazai ipar védelmére (iparpolitika, visegrádi hármak szabadkereskedelmi társulására, amely előnyt jelent a külső ipari beszállítóknak, a koncessziók feltételeire, adására).

Az előzőekben foglaltak figyelembevételével elutasítjuk az átgondolatlan racionalizálást, átalakításokat (úgynevezett privatizáció) *és a MÁV Baross Gábor miniszter óta egységes kezelését, egybentartását tartjuk elfogadhatónak.* Álláspontunkat az előzetes és általunk ismert gazdasági számítások ismeretében alakítottuk ki, ugyanakkor nem zárkózunk el az általunk szorgalmazott *„alternatív gazdasági modell”* bevezetésétől, amelyet *Sárközy Tamás* professzor úr is, a vele folytatott megbeszélésen törvényes, szükséges és lehetséges megoldásnak tart.

Elengedhetetlennek tartjuk a humánpolitikai kérdések egységes csomagban történő rendezését, amelyre vonatkozó javaslataink a MÁV részére 1992. november 3-án átadott, „Átszervezés” és „MÁV-átalakítás (Privatizáció)” című anyagaink tartalmazzák.

Az intézőbizottság szükségesnek tartja részvételét és álláspontjának képviseletét a különböző tárgyalásokon.

Budapest, 1992. november 19

Kiss Tamás
IB-titkár

A munkaharc logikája

„Ha én vasutas lennék, nem sztrájkolnék.” Ezt *Siklós Csaba*, a közlekedési tárca vezetője mondta a televízióban elhangzott nyilatkozatában, miután november 21-én holtpontra jutottak a közlekedési, a munkaügyi és a pénzügyi tárca, valamint az öt vasutas-szakszervezet vezetői között folytatott tárgyalások.

Papp Pál, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, élve a jelenlét szerencséjével és lehetőségével, nyomban megjegyezte: — *Tudjuk, a miniszter úr is jó vasutas volt, de úgy látszik, ez esetben is igaz, hogy a (hol)lét határozza meg a tudatot.*

Valami van a dologban, mert föltételezhetjük, hogy ha a tárca első embere mondjuk, sárus lenne Domlóváron, vagy mozdonyvezető a Budapest—Nyíregyháza vonalon, bizonyára más lenne a véleménye. Így azonban senki nem csodálkozik azon, hogy a kormány tagja nem híve a munkabeszüntetésnek.

A miniszter hivatalból sem sztrájkolhat, hiszen neki az a feladata, hogy a tárca területén végrehajtsa kormányának politikáját. Jelen esetben a MÁV pénzügyi egyensúlyának helyreállítása érdekében drasztikusan emeljék a vasúti menetjegyek árát, 1500 km-en szüneteltessék a vasúti forgalmat — amely 356 település további elszigetelődését jelentené —, tömeges elbocsátásokat alkalmazzanak, bércsökkentést helyezzenek kilátásba, bezárják a vasúti szociális létesítményeket, megadóztassák a vasutasok másfél évszázados utazási kedvezményét.

Amennyiben természetes dolog, hogy a kormány és a MÁV vezetése azt végre akarja hajtani — mert meg van győződve ezek szükségességéről és a tervezett intézkedések helyességéről — ugyanolyan magától értetődő, hogy a munkavállaló szembehelyezkedik velük, mert neki ez nem jó, csak veszít rajta. Amennyiben a kormányzat jogosnak érzi szándékainak megvalósítását, ugyanilyen természetes igény az is, hogy döntéseikben vegyék figyelembe — és a szakszervezet érvényesítse — a vasutas dolgozók érdekeit. Ez utóbbi igény azért is indokolt, mert érthetetlenül késik a kormány által megígért közlekedési koncepció kidolgozása, amelynek tartalmaznia kellene a MÁV-val kapcsolatos hosszú távú terveket is.

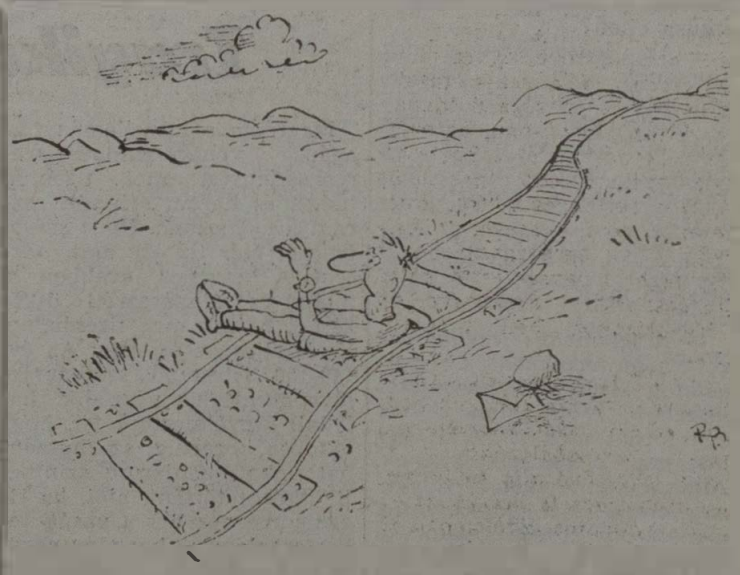
Látható, hogy miben, miért és hogyan ütköznek az érdekek (mint a vasúti kocsik az összekapcsolás előtt). Az érdekegyeztetés azonban arra való, hogy a szociális partnerek — párbeszéddel, tárgyalásokkal — feloldják az érdekkülönbségeket, megelőzzék a konfliktusokat. Az öt vasutas-szakszervezet már október óta szorgalmazta a MÁV vezetésével, a kormánnyal a tárgyalásokat, a megegyezést. Ha ez nem sikerül — miként november harmadik hetében —, akkor az érdekvédelmi szervezeteknek nem marad más hátra, minthogy igénybe vegyék az érdekérvényesítés keményebb formáját, és éljenek végső eszközükkel, a sztrájk lehetőségével.

Helyénvaló emlékeztetni rá: *a sztrájk törvényes eszköz, a szakszervezetek klasszikus, harci fegyvere.* Egyetlen más szervezetnek sem joga a sztrájk, csak a munkavállalók érdekvédelmi szervezeteinek. És ez nem véletlen. A munkáltatók ugyanis rendelkeznek a gazdasági hatalommal érdekeik érvényesítéséhez. A bérből és fizetésből élő dolgozóknak a sztrájk jelenti azt a lehetőséget, hogy válaszolhassanak a munkaadóknak és nyomást gyakorolhassanak rájuk. Ha az érdekegyeztetés nem jár eredménnyel, ha a tárgyalások kudarcot vallanak, akkor — a dolgozók akaratából — nemcsak joguk a szakszervezeteknek a sztrájk, hanem kötelességük is. Ez a munkaharc logikája.

Vannak, akik ellenvetik: *a sztrájk durva dolog, kellemetlenséggel jár, kárt okoz.* Valóban, a munkabeszüntetés nem kerti mulatság és díjkiosztó ünnepség. De nem is az a funkciója. Igen, a sztrájk kárt is okoz, de nem akkorát, hogy romba döntse az országot. A vasutasok jobban szeretik kenyéradó munkahelyüket, a magyar vasutakat annál, hogy nagy kárt okozzanak neki. Éppen ellenkezőleg: segíteni akarnak a MÁV-nak, segíteni akarnak önmagukon, családjukon. De nem titokban a fal mellett, hogy senki meg ne tudja. Hanem látványosan, úgy, hogy az erődemonstrációról — ha kellemetlenségek árán is — az egész társadalom tudomást szerezzen. Úgy, hogy azokat is elgondolkodásra és önvizsgálatra késztesse, akik a sztrájkot kikényszerítették.

Aki szervezett vagy irányított már munkabeszüntetést, részt vett valamelyik sztrájkbizottság munkájában, az tudja, mekkora kockázatot és felelősséget, milyen felkészültséget, mennyi energiát jelent meg a kétórás figyelmeztető sztrájk lebonyolítása is. Már az indulásnál gondolni kell a folytatásra, és számolni kell a következményekkel. Mint most, a november 23-át követő napokban és hetekben. A tapasztalatokból lehet tanulni, az eredményesség, a közös, szervezett harc élménye, a szolidaritás ereje és szépsége pedig további ösztönzést ad az érdekvédőknek.

Kárpáti Sándor



Ezek is pont most sztrájkolnak
(Rák Béla rajza)

Eluralkodott a bizonytalanság

„Mondjátok meg mit akartok, de úgy lesz, ahogy mi akarjuk"

Beszélgetés a Keleti újonnan választott szb-titkárával

Nehéz pillanatban lett a Keleti pályaudvar szakszervezeti bizottságának titkára Lódi István, aki a dolgozók bizalmából alig egy hónapja tölti be ezt a tisztséget. Igaz, az érdekvédelmi munka nem új a számára, hiszen azelőtt ő képviselte a vonatkíséretet az szb-ben, a Vasutasok Szakszervezetében pedig a forgalmi utazó rétegtagozat ügyvivőjeként tevékenykedett. Mi foglalkoztatja most leginkább a dolgozókat és melyek azok a gondok, amelyek megoldásában a szakszervezet közreműködését várják? — Ezekre a kérdésekre kértünk választ Lódi Istvántól.

— Bevallom, sokat gondolkodtam, mielőtt igent mondtam. Tudja, elég hirtelen jött ez a dolog. Az elődömet, *Lázár Istvánt*, aki húsz évig dolgozott a Keletiben, és ebből több mint tizenöt évig volt szb-titkár, szinte egyik napról a másikra áthelyezték a Déli pályaudvarhoz szertárfőnök-helyettesnek. Hogy magától ment volna, az kizárt dolog. Ő erről nem akart mondani semmit, sőt a szakszervezet segítségét sem kérte, de azért mindenki furcsának tartja, ami történt.

A dologozók úgy gondolják: van valamilyen összefüggés az áthelyezés és a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége elnökének és alelnökének történt felmondás között. Az egész dolog tulajdonképpen még valamikor a tavasszal kezdődött, amikor új állomásfőnököt kellett választani, aki úgymond *„rendet csinál"* majd a Keletiben. Nézze, én tíz éve dolgozom itt, és azóta volt vagy hat-hét főnököm. Az előző állomásfőnököt mindenki szerette, már csak azért is, mert közülünk való volt. Mégis mennie kellett.

Pályázatot írtak ki, de nem azt tették ide, aki megnyerte. *Komédiát játszottak velünk: dolgozók, mondjátok meg, mit akartok, de úgy lesz, ahogy mi akarjuk.* Ez persze a szakszervezetnek nem tetszett. Azt gondolom, ez indította el a lavinát. Mielőtt idejött volna az új főnök, tartottunk egy munkásgyűlést. Akkor mindenki — a középvezetők és a beosztottak is — ellene volt annak, hogy *Alföldy László* legyen a főnök. Mégis iderendelték — ideiglenesen. Egyelőre csak annyi biztos, hogy december 31-ig lesz. Hogy aztán mi történik, nem tudjuk.

Emiatt rossz a hangulat, az emberekben eluralkodott a bizonytalanság. Mikor a megbízott állomásfőnök idejött, elkezdte áthozni a saját garnitúráját. Először azt mondta, túl nagy a létszám a kereskedelmi főnökségnél. *Miután pedig elküldte a régi dolgozókat, idesziárogtatta az újakat.* Tulajdonképpen érthető, hogy egy vezető a jól bevált embereit gyűjti maga köré. Csakhogy mi lesz, ha január elsején újabb váltás lesz? Megint veszélybe kerül egy csomó dolgozó jövője. Az emberek nem tudnak hosszú távon gondolkodni: attól félnek, hogy az utcára kerülnek.

— Mi kifogásuk van a dolgozóknak az ideiglenes állomásfőnök személye, vezetési stílusa ellen?

— Az a legérdekesebb, hogy nincsenek komoly kifogások. *Alföldy* szigorú vezető, de sok jó ötlete van. Az emberek most már azt sem bánnák, ha maradna, csak biztos, kiszámítható jövőt és egzisztenciát akarnak.

— Miért mondtak fel a két szakszervezeti tisztségviselőnek és most hogyan áll az ügyük?

— *A felmondás indoka az volt, hogy megtagadták a szolgálatot, és ezzel hangulatot keltettek.* A forgalmi utazók egy fordát utaznak, amit egy hónapra előre elkészítenek. Amikor szeptember 26-ról 27-re virradó éjjel megtörtént a menetrendváltozás, akkor a fordát meg kellett változtatni. A változtatást azonban nem egyeztették előtte a szakszervezettel. Ezért a VFSZSZ elnöke és alelnöke — mindketten vonatvezetők — nem jött be ahhoz a vonathoz, amelyhez vezényelték őket, és a szolgálat előtt a parancskönyvet nem írták alá. Emiatt mondtak fel nekik, ezt ők azonnal megfellebbezték. Így most „fel vannak függesztve".

A lényeg: most sem dolgoznak, fizetést nem kapnak, az ítéletre várnak — ki tudja meddig. *Közben persze a szakszervezeti tevékenységüket tovább végzik, mégpedig az eddigieknél is nagyobb intenzitással, tekintve, hogy több idejük van rá.*

— Hogyan vélekednek a kollégáik a két szakszervezeti vezető akciójáról?

— A vélemények megoszlanak. Van, aki egyetért velük, van, aki nem. Én úgy gondolom, hogy a hangulatkeltés, amivel megvádolták őket, természetes dolog szakszervezeti tisztségviselők esetében. De abban talán hibáztak, hogy nem mentek el a vonattal. Jobban tették volna, ha a parancskönyv aláírása nélkül elvégzik a szolgálatukat, utána pedig kifogást emelnek a törvénysértés miatt.

— A közeljövőben milyen feladatok megoldását tartja elsődlegesnek?

— Először is: a Vasutasok Szakszervezete november 23-ra kétórás figyelmeztető sztrájkot hirdetett. Fellépünk a növekvő munkanélküliség, valamint az étkezési hozzájárulás és a vasúti szabadjegy megadóztatása ellen. Követeljük a többi közt, hogy *új vasúti törvény hiányában ne szervezzék át és ne privatizálják a MÁV-ot*, valamint, hogy haladéktalanul kezdődjenek meg a 1993. évi kollektív szerződéssel és bérfejlesztéssel kapcsolatos tárgyalások.

Sajnos a munkásgyűlések, összejövetelek szervezését nehezíti, hogy nem áll rendelkezésünkre megfelelő helyiség. Van ugyan egy gyönyörű kultúrtermünk, de a Budapesti Igazgatóság vezetői az év elején bérbe adták a Bingo Ktf.-nek. Még az ebből befolyó összeg sem a miénk, hanem az övéké. Nem tudunk összehívni egy nyugdíjas-találkozót, sőt a hagyományos Mikulás ünnepség is veszélybe került. Mindenesetre mi azon leszünk, hogy a helyiséget mielőbb visszaszerezzük.

Fontos feladataink vannak még a kollektív szerződéssel. A dolgozók nincsenek túlságosan megelégedve az ideivel, azt mondják, az 1991-es jobb volt. *Szeret énk elérni, hogy egy napra tizennégy, két napra pedig tizenhat óra legyen a munkaidő.* Jelenleg a tizenkét órát nem lehet túllépni, emiatt aki két napra jön be, négy órát veszít. Nehezen hisszük el, hogy a MÁV vezetőinek nem ugyanaz az érdeke, mint a miénk, hiszen a vonatok továbbításában a mostani rendszer problémákat okozhat.

Vétót szeretnénk emelni az új bértarifarendszer kategóriái ellen, mert az irodai dolgozók jól keresnek ugyan, de a fizikaiak hátrányban vannak. Mindenképpen el kell érnünk, hogy jövőre is legyen kollektív szerződésünk. A MÁV vezetői ugyanis nem akarnak 1993-ra „kollektívot" kötni.

— A Keleti pályaudvarnál három szakszervezet működik. Össze tudnak-e fogni a legfontosabb kérdésekben?

— Az állomás összlétszáma valamivel több mint hatszáz, a Vasutasok Szakszervezetének pedig háromszáznegyvenöt regisztrált tagja van, így mi vagyunk a legnagyobb létszámú szakszervezet. A VSz-en kívül működik még a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége és a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete. Ha vannak is nézeteltérések, azokat általában tisztázni tudjuk. Mi mindenesetre mindenben készek vagyunk velük együttműködni, ha a dolgozók érdeke úgy kívánja.

— Ön nem függetlenített szakszervezeti funkcionárius: vonatvezetői munkája mellett vállalta ezt a feladatot. Össze tudja-e egyeztetni a két tevékenységet?

— Nem könnyen. Természetesen, ha fontos tárgyalásom van, akkor kikérnek és nem kell vonatra szállnom. Így is a nap huszonnégy órájából általában tizenhat-tizennyolcat bent töltök. Tegnapelőtt például este tíz után kezdtem, tegnap reggel kilenc előtt járt le a munkaidőm, de délután ötkor indultam csak haza. Sok teendőm van. Fárasztó dolog ez, de vállaltam és csinálom.

Csop Veronika

Télen is üdülhet!

Ne csak nyáron, télen is üdüljön, pihenjen és szórakozzon Balatonfüreden a Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesületének Erkel Ferenc u. 1. szám alatti üdülőjében. Várják önt és kedves családját 1992. december 28. és 1993. január 3-a között. Egy, valamint kétágyas zuhanyozós szobáik a beutalt vendégek rendelkezésére állnak.

Térítési díjak önköltséges áron: tagok részére 750 forint/fő/nap; nem tagok részére 1000 forint/fő/nap; gyermekek részére 350 forint/fő/nap (2—14 évig).

Jelentkezni lehet: 1992. november 30-ig a Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesületénél (volt Általános Biztosító), 1064 Budapest, Podmaniczky u. 75. *Erdős Gabriella* üdülőfelelősnél. Telefon: 153-2095-ös városi szám, vagy 43-42-es üzemi telefonszámon.

Tragikus leltár

Megrázta a közvéleményt az agárdi vonat—autóbusz-szerencsétlenség, ahol tizenhat halott és három sebesült maradt a helyszínen. *Ilyen súlyos baleset már tíz éve nem történt.* A hetvenes években a mohai és a szárazréti ütközésnél haltak meg tizenhatan. Kísérteties az egyezés. Az évi 140-150 balesetből szerencsére nem mindegyik végződik halállal. Figyelmeztető jel, hogy október közepéig százhuszonhat vonat—gépjármű szintbeli ütközés történt, ami, ha figyelembe vesszük a vasúti teherforgalom harminc-negyven százalékos csökkenését, romló tendenciát mutat.

A balesetek hetven százaléka fénysorompóval ellátott keresztződésben történt.

— Hallani olyan véleményeket, hogy a fénysorompó balesetveszélyes. Egyetért ezzel? — kérdeztük Bencsik Lászlót, a MÁV vasútbiztonsági osztályának vezetőjét.

— Az útátjáró biztosításának módját a közlekedési hatóság jogszabályban írja elő, tehát nem a MÁV dönti el, hogy mit telepít. A több mint hatezer szintbeli keresztződésből 1850 fénysorompós, 700 a teljes vagy hagyományos sorompóval védett átjáró, és 300 helyen fény- és félsorompó található. A fénysorompóknál történt nyolcvanhat baleset nem bizonyítja ennek a megoldásnak az elégtelenségét.

— Az ön által említett adatokat hallgatva kiderül, hogy a szintbeli keresztződéseknek alig a felét védik biztonsági berendezéssel. Ez kevésnek tűnik.

— Valóban, de a gazdasági nehézségek miatt még a korábbi, évi húsz-harminc fénysorompó helyett is csak tízet tudunk elhelyezni. Egy ilyen biztonsági berendezés kiépítése tízmillió forintnál is többe kerül.

— A MÁV-nak mekkora kára keletkezik évente a vonat—gépjármű-ütközésekből?

— *Tavaly útátjárós baleset miatt 32 milliós kár érte a vállalatot.* Idén csak a Hort—Csány közötti ütközés 165 milliós veszteséget okozott. Nem szólva az anyagiakkal ki sem fejezhető tragédiákról, a sok halottról és a még több sebesültről.

Hamisak az érvek

Nem a nagy létszám miatt megy tönkre a vasút

Az igazi okokról elterelik a figyelmet

Az utóbbi időben egyre gyorsabban és fokozódó intenzitással hangoztatják a MÁV létszámával kapcsolatos kifogásokat. Sok a MÁV létszáma, nem csökkent a teljesítmény zuhanásával arányosan, a nyugat-európai vasutakhoz képest túlméretezett a foglalkoztatottak száma, ez a kapacitás nem finanszírozható. Ezek azok az érvek, amelyeket sokat emlegetnek, amikor évente tíz-húszezer fős létszámcsökkentést várnak el a MÁV vezetőitől. Többen még a vasút ilyen rossz gazdasági helyzetét is a szükségesnél több létszám foglalkoztatásával indokolják.

Hamisak az érvek, rosszak a következtetések, amelyek csak arra jók, hogy az igazi okokról elterelje a figyelmet. Érdemes röviden áttekinteni, hogyan is alakult ki a MÁV létszáma, és milyen tényezők befolyásolják a foglalkoztatottak számát?

Hogyan kezdődött?

A háború utáni években a gyorsan növekvő szállítási teljesítmények teljesíthetősége érdekében a létszámot kellett növelni, mivel a vasút műszaki-technikai átalakítására nem volt mód. A nagyszámú felvételekben szerepet játszott az a társadalmi (politikai) követelmény is, amely a teljes foglalkoztatottságot és a nők munkába állítását tűzte ki célul. Ez a folyamat kb. két évtizedig tartott, és 1964-re a MÁV létszáma már elérte a 138 ezer főt.

A hatvanas évek elejére lényeges változás következett be a vasút helyzetében: *mérséklődött a teljesítmény-növekedés mértéke beszűkült a létszámnövekedés lehetősége, megindulhatott a műszaki-technikai fejlesztés.* Ettől az időtől kezdve olyan beruházásokra került sor, amelyek élőmunkát takarítottak meg. (Például dízelesítés, villamosítás, biztosítóberendezések felszerelése, a pályaépítés- és -fenntartás gépesítése stb.) A vasút létszáma azonban csak kisebb mértékben csökkent annál, mint amit ezek a műszaki fejlesztések lehetővé tettek. Ennek az alapvető oka az volt, hogy ettől az időtől kezdve megindult a törvényes és tényleges munkaidő hosszának az erőteljes csökkentése.

Először havi 300 órán felüli munkaidőt (24/24 órás forduló) szüntették meg, majd 240 órás (12/24-es forduló) mérséklésére került sor. Nagy eredmény volt a havi 210 órás munkaidő általánossá válása. *A '70-es évek végén, a '80-as évek elején vezették be a 191 órás, majd 174 órás munkaidőt.* Közben csökkentek a teljesített túlórák is. Tehát a műszaki fejlesztés először munkaidőt váltott ki és csak fokozatosan és viszonylag kis mértékben csökkent a foglalkoztatottak száma.

A '80-as évek közepétől újabb fordulat következett be a vasút helyzetében. Erőteljesebben kezdett csökkenni előbb elsősorban az áruszállítási, majd személyszállítási teljesítmény is. Ugyanakkor szinte teljesen megszűnt a műszaki fejlesztési lehetőség. A beruházások elmaradását eleinte a munkaigényes karbantartás fokozásával igyekezett a vasút pótolni. A '90-es évek elejére a szállítási igény drasztikusan csökkent (évente 20%-ot is meghaladó mértékben), ugyanakkor a beruházások szinte teljes egészében, a fenntartási lehetőség pedig csak részben megszűnt. *Látszólag és sok vonatkozásban ténylegesen is a feladatokhoz képest soknak bizonyult a foglalkoztatottak száma.*

A felületes szemlélők milyen tényezőkhöz viszonyítják a vasút létszámát?

Téves ítéletek

1. A leggyakrabban a vasút teljesítményének igen nagymértékű csökkenését hozzák fel indoklásul, de csak az áruszállítást emelik ki. Kétségtelen tény, hogy az áruszállítás drasztikusan csökkent, de a személyszállításban ilyen mértékű változás nem következett be. Azt is figyelmen kívül hagyják, hogy míg az árufuvarozáshoz a tehervonatok száma majdnem arányosan kapcsolható, a személyszállításnál viszont az utasszám (utaskilométer-) -csökkenést nem, vagy alig követi a teljesítményt meghatározó személyvonati közlekedés változása. *Sőt egészen az utolsó időkig bizonyos személyszállítási teljesítmény még növekedett is.*

Az InterCity-vonatok közlekedésének bevezetése biztosan nincs összefüggésben az utasszámmal. Ezért nagy hiba, hogy csak az áruszállítási teljesítményeket veszik alapul a létszámhelyzet megítélése alkalmával, és ugyanilyen súlyú hiba az is, hogy a személyszállítási teljesítményeket (utasszám, utaskilométer) nem követte a vonatközlekedés mérséklése. Ez is oka a veszteség növekedésének.

2. A másik összehasonlítási alap az egyes nyugat-európai vasutak létszáma. Ebben az az összehasonlításban rendszeresen négy körülményt nem, vagy nem kellő súllyal veszznek figyelembe. Ezek:

a) A vasutak lényegesen eltérő műszaki színvonala. A MÁV ugyanolyan teljesítmény elérése érdekében több létszámot kénytelen foglalkoztatni, mert alacsonyabb az utazási sebesség, a biztosítóberendezések hiányát élőmunkával kell pótolni, kisebb a fenntartás, az építés gépesítettsége, színvonala stb.

b) A más vasutak szervezeti felépítése. A fenntartást, javítást, rakodást stb. a vasút szervezetén belül, vagy más szervezetben végzik, vagy a vasút szervezetében.

c) Más az állomások sűrűsége, vagy különleges feladatok végzését is a vasút végzi. (Például záhonyi átrakás). A MÁV-állomások sűrűsége jóval nagyobb a legtöbb nyugati vasutaknál.

d) Különbözőek a fenntartási igények. Nem kell indokolni: hogy egy elöregedett berendezést nagyobb élőmunkaráfordítással lehet üzemképes állapotban tartani, mint az újakat. A MÁV berendezései: (pálya, jármű, épületek stb.) lényegesen öregebbek, mint a nyugati vasutaké. *Az már csak szemfényvesztés, hogy a legindokoltabb fenntartási munkákat sem végzik el, mert ennek nem biztosított a pénzügyi fedezete.* Ennek egyre inkább nyilvánvalóvá váló következménye a fokozódó balesetveszély, a lassuló vonatközlekedés, és most talán nem is érzékelhető többletköltség-igény, ha egyszer erre lehetőség lesz.

Ne érzelmi alapon

A létszámhelyzet megítélése nincs tekintettel arra sem, hogy egyes területeken még a jelenlegi létszám is kevés (pl. jegyvizsgálók, őrzési-védelmi munkakörök).

Ma már elkerülhetetlen — az érdekképviseleti szervek régi követelése —, hogy lehetőleg egzakt módon határozzák meg a MÁV létszámát és az évenkénti létszámcsökkentést ne érzelmi alapon határozzák meg. *A létszámmeghatározás korrekt számítások alapján, főbb munkaköri csoportokban történjen.* Nem szabad figyelmen kívül hagyni a fenntartási létszámigényt sem (elsősorban pálya- és járműfenntartás területeire), attól függetlenül, hogy ezt a létszámot a MÁV szervezetein belül, vagy azon kívüli szervezetekben a szükségletekhez képest lehet eldönteni.

Szűk látókörűséget bizonyítana, ha a létszámszükségletet csak a mostani körülményekre figyelemmel határoznák meg, és nem vennék figyelembe a következő időszak igényét. Hiszen a beruházási, fenntartási szükséglet nélküli vasút hosszabb távon nem képzelhető el. (A MÁV helyzetében hosszabb táv alatt 1-2 évet lehet érteni.) Azt sem lehet vitatni, hogy milyen anyagi veszteséget okoz annak a speciálisan képzett vasúti munkavállalónak az elbocsátása, aki ugyan most nem foglalkoztatható, de „holnap" a munkájára már szükség lesz. *Szinte érthetetlen az a pazarlás, a rövidtávú szemlélet, amely az élőmunka felhasználása terén ma a vasútnál tapasztalható.*

Nyilván nem hagyható figyelmen kívül az érdekképviseleti szervezetek szempontjai sem, akik a munkaerő emberi oldalát is figyelembe veszik és ezért védik a munkavállalót. Jó lenne, ha a gazdaságossági megfontolásokat sokan átértékelnék és azt is érzékelnék, hogy az elbocsátások mögött tönkretett emberi sorsok vannak.

Dr. Péter Mihály

Megállítani az elnyomorodást

Nyugdíjasok seregszemléje a vasasszékházban

November 9-én a vasasszakszervezet Magdolna utcai székházában a nyugdíjasok seregszemléjére került sor. A nyugdíjas-nagygyűlés szorosan illeszkedett az MSZOSZ által szervezett regionális szakszervezeti tanácskozások sorozatába. A tanácskozásokon — mint arról már hírt adtunk — közel 10 ezren vettek részt, és 200-an fejtették ki véleményüket a munkavállalók és nyugdíjasok sorskérdéseiről. A nyugdíjas-nagygyűlésen közel 1000-en vettek részt, és 21-en nyilvánították véleményt *Sándor László*, az MSZOSZ alelnökének bevezető tájékoztatójához kapcsolódva.

Az előadó hangsúlyozta, hogy mielőtt az MSZOSZ akcióba kezd, minél több ember véleményét ki akarja kérni. Közvetlenül akarnak tájékozódni annak érdekében, hogy a munkavállalók és nyugdíjasok életkörülményei a szakszervezetek fellépésével a kormányzati politika befolyásával javuljanak.

Sándor László kifejtette, hogy az MSZOSZ a jelenlegi helyzetben alapkérdésnek tekinti: *tudomásul veszi-e az MSZOSZ a kormány politikáját, vagy nem fogadja el.* Ha nem tudja elfogadni, abban az esetben elkerülhetetlen a küzdelem. Az eddigi tanácskozások azt bizonyították, hogy az állampolgárok az üres politikai szócsatározásokkal szemben közömbösek, de ha mindennapi életük nehézségeiről van szó, cselekvésre készek.

A regionális réteg és ágazati tanácskozások lelkes és forró hangulata világosan kijelölte azt az utat, ámit az MSZOSZ-nak követni kell.

Beszédében kitért a jövő évi általános szociális helyzet várható alakulására, ezen belül a nyugdíjasokat foglalkoztató kérdésekre, mint a nyugdíjkorhatár emelése, az 1993. évi nyugdíjemelések, s a gyógyszerárak várható emelésére.

A nagygyűlés résztvevői nagy tetszéssel fogadták a privatizációs folyamatról alkotott véleményét, különösen azt, hogy a munkavállalók és a nyugdíjasok az állami vagyonból részarányos tulajdonjog szerzésére kapjanak lehetőséget. *Megítélése szerint a nyugdíjas korosztálynak is joga van arra, hogy az állami tulajdonból részesüljön.* Azért van joguk ehhez, mert ez az a nemzedék, akik részt vállaltak az ország újjáépítésében, a nemzetgazdaság fejlesztésében. A részükre ki nem fizetett bérek fedezték az eredeti tőkefelhalmozást az elmúlt 45 év során. Ezért jogos a nyugdíjasoknak ez az igénye.

Ahhoz, hogy céljaikat elérjék, egységes fellépésre van szükség, mert a társadalom égető problémáit csak a nemzedékek összefogásával oldhatták meg. A bevezető előadást követően a felszólalók szenvedélyesen és egyöntetűen támogatták az MSZOSZ határozott fellépését, tárgyalási készségét a kormányzattal szemben. Erőteljesen kiálltak a tervbe vett akciók mellett, sőt Parlament előtti demonstrációt is javasoltak már a tárgyalások időszakában azzal a céllal, hogy nagyobb nyomatékot adjanak az MSZOSZ-követelések teljesítéséhez.

Minden hozzászóló az elnyomorodás megállítását, az emberibb élethez való jog garantálását hangsúlyozta. Eljutottak a nyugdíjasok a tűréshatárig. A kormányzatnak ezt kell ismerni, és minél előbb cselekednie.

Nagy tetszéssel fogadta a nagygyűlés *Feleki Pálnak*, a Vasutasok Szakszervezete nyugdíjastagozata elnökének a vasutas nyugdíjasok aggasztó helyzetét bemutató felszólalását. Szót emelt az ellen, hogy a nyugdíjak emelése sohasem tartott lépést az inflációval, a nyugdíjak reálértéke egyre romlik. Meggyőződésük, hogy az állam szinte leírja az idős nyugdíjas állampolgárokat, kihalási politikát folytat velük szemben. *Sérelmesnek ítélte a kormány azon szándékát, hogy a vasutasok utazási menetkedvezményét is meg akarja adóztatni.* Reméli, hogy a kormány ettől a szándékától el fog állni, mert ez olyan szikra lenne, amely nemkívánatos következményeket robbantana ki. A nyugdíjastagozat országos választmánya nevében kérte a kormányt, hogy ne rombolja szét a bennük lévő kis biztonságot.

A felszólalók nem fenyegetésnek szánva megemlítették, hogy a 2,7 millió nyugdíjas választópolgár a választásokon tudni fogja, kire adja a szavazatát, s ezzel a jelenlegi kormánykoalíciónak számolnia kell.

A nagygyűlés résztvevőire megnyugtatólag hatott *Knoll Istvánnak*, a Nyugdíjas Kamara elnökének felszólalása, aki *Kupa Mihály* miniszterrel folytatott tárgyalásáról érkezett a gyűlésre. Felszólalásában elmondta, hogy a miniszter ígéretet tett arra, hogy az 1993-as évi nyugdíjak emelését a korábban elfogadott törvény szerint igyekeznek megoldani. Megígérte, hogy a kétkulcsos áfa esetén a kompenzációt szükségesnek tartja, és ehhez a megfelelő fedezetet megteremti.

Ezenkívül tárgyaltak a nyugdíjkorhatár emeléséről, a privatizációról is. *Összességében az elnök a miniszter hozzáállását a tárgyalt témákban pozitívnak ítélte.* A gyűlésnek nagy nyomatékot adott a szakszervezeti konföderációk és más érdek-képviseleti szervek jelenléte és az MSZOSZ kezdeményezését támogató felszólalásaik. Kifejtették, jó jelnek tekintik, hogy a hat szakszervezeti konföderáció felismerte a kormány szakszervezetellenes politikáját, és megállapodtak abban, hogy egymás akcióit nem minősítik.

Végül a nagygyűlés állásfoglalást fogadott el, amelyben megfogalmazták mindazon követeléseket, amelyeknek kielégítését a kormánytól várják. Egyöntetű támogatásáról biztosították az MSZOSZ vezetését, a kormánnyal folytatott tárgyalásokon előterjesztett javaslatainak elfogadása érdekében, mert ezek a javaslatok teljesíthetők, amennyiben a kormányzat felismeri, hogy eddigi politikáján változtatni kell, és nagyobb szociális érzékenységet kell tanúsítania.

P. J.

Új platformok az MSZOSZ-ben

Az MSZOSZ bejelentette, hogy létrehozzák a keresztenydemokrata—keresztény szocialis, valamint a szocialista—szociáldemokrata platformot. *Dr. Péter Mihály*, a KDNP tagja, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke ezzel kapcsolatban elmondotta: Az új szakszervezeti formáció iránt igény mutatkozott. Többek között Somogy megyei képviseletektől jelentkeztek a keresztényi erkölcs alapján tevékenykedő szakszervezeti tömörülésbe.

A bejelentést a Keresztény-demokrata Néppárt elnöksége örömmel üdvözölte. Hangsúlyozták: meggyőződésünk, hogy az emberek egymás közötti szolidaritását alapelvének tekintő kereszténydemokrata eszmerendszer alkalmas a szakszervezeteken belül is a munkavállalók érdekeinek védelmére.

A kormány zsíros kenyere

Interjú Horn Gyulával, az MSZP elnökével

Akármit is mondjanak a politikusok, kétségtelen, hogy már most, több mint másfél évvel a választások előtt, kezdetét vette a kampányidőszak. A pártok frontembereit nem könnyű utolérni, ám ha ez esetleg mégis sikerül, az ember akkor sem lehet biztos benne, hogy szíves-örömest szóba állnak vele.. Horn Gyulát, az MSZP elnökét Balatonfüreden, a Nyomdász Szakszervezet kongresszusán kaptuk diktafonvégre. Az elnök először elhárította az interjút, hivatkozva arra, hogy rohannia kell vissza Pestre, az SZDSZ küldöttgyűlésére, aztán egy cigarettányi időre mégis csak a Magyar Vasutas rendelkezésére állt.

— Mi lehet az oka annak, az Elnök úr szerint, hogy a parlamenti pártok közül egyedül az MSZP az, amely rendszeresen képviselteti magát az MSZOSZ-hez tartozó ágazati szakszervezetek kongresszusain? Több mint egymillió munkavállalóról van szó, akiknek a szavazatáért annak idején a többi párt is fűt-fát ígért. Ők mégis inkább tüntetően távolmaradnak.

— Én ezen nem vagyok meglepve, hiszen ismerem a többi parlamenti párt véleményét, megnyilatkozásait a szakszervezetekről. Ezzel csak magukról állítanak ki rossz bizonyítványt. Sajnálatos, hogy ilyen rövidlátó módon viszonyulnak ehhez a dologhoz.

— Az előbb említett ellenzéki és kormánypártok gyakran demagógiával vádolják a szakszervezeteket és a szocialistákat.

— Amikor bennünket demagógiával vádolnak, mindig arra gondolok, hogy ez nem csupán alaptalan, de meglehetősen korlátolt és ostoba módja is a felelősség áthárításának. Akkor vetették ezt például a szemünkre, amikor tiltakozunk amiatt, hogy ebben az országban szó sincs a szociális piacgazdaság kiépítéséről. Annak ellenére, hogy ezt a legnagyobb kormányzópárt a maga programjában '90-ben meghirdette, s később is megerősítette. Ehelyett anarchista, vadkapitalista folyamatoknak vagyunk tanúi, amelyben szinte semmi szerepet nem kapnak a munkavállalói érdekek.

— Az 1993-as költségvetés elfogadásának katasztrofális következményei lehetnek. Vajon az ellenzéki pártok, tudnak-e hatni a kormányra, a kormánypártokra?

— Ha figyelemmel kísérte az MSZP parlamenti tevékenységét, akkor észrevehette, hogy összes kritikánk, módosító javaslatunk és különböző megoldási elképzeléseink mind arra irányulnak, hogy ne engedjük '93-ban tovább romlani a helyzetet. Reális szakértői számításokkal alátámasztott értékelés szerint, ha úgy fogadják el ezt a költségvetést, ahogy azt beterjesztették, akkor jövőre 8-10 százalékos további életszínvonal-csökkenés várható. Ezen belül, mintegy 5-6 százalékos kihatása lenne a kétkulcsos áfa kormányelőterjesztés szerinti elfogadásának. Mindez számunkra elfogadhatatlan. Tanulmányoztuk a kormány új javaslatát is, melynek az a lényege, hogy a 80 milliárdból, amennyi a kétkulcsos áfa, kihatása, kb. 15-16 milliót visszafognának, tehát a 85-86 százalékát változatlanul meg akarják szavaztatni. A kenyérre, a tejre, a zsírra állítanák vissza a nullakulcsos áfát. A kemény kritikák és az éhségsztrájkok hatására a kormány csupán a zsíros kenyeret tudja garantálni. Nem is beszélve arról, hogy szó sincs a közüzemi díjak, az energiahordozók, a lakbérek rendezéséről.

— Miként vélekedik az MSZP elnöke a kormány privatizációs politikájáról, különös tekintettel az Állami Vagyonügynökség kívülről meglehetősen önkényesnek tetsző igazgatóleváltásairól, vállalateladásairól?

— Rendkívüli módon foglalkoztat bennünket a privatizáció. Két és fél év alatt mintegy 6-700 milliárd forintra tehető annak az állami vagyonnak az értéke, amelyet privatizáltak, illetve, amelynek privatizációja befejezés előtt áll. Óriási vagyonról van tehát szó, ugyanakkor iszonyatos anomáliáknak, korrupciónak, a kliesrendszer erősödésének vagyunk nap mint nap a tanúi. 1993-ban az ideihez képest felére tervezik csökkenteni a privatizációból származó bevételeket. ('92-ben mintegy kilencvenmilliárdos bevételre számítanak.) Ami a leginkább elfogadhatatlan, hogy ennek a bevételnek a nagy részét nem a beruházások, a gazdasági élénkítés céljaira fordítják, hanem az egyre növekvő állami deficit fedezésére. Kilátás sincs arra, hogy 1993-ban bármilyen elmozdulás következne be a gazdasági teljesítmény terén. Ha nem is a korrupciót, de ahhoz közeli témát érint az a javaslatunk, hogy ne ülhessenek állami többségű tulajdonú vállalatok, bankok és egyéb intézmények igazgatótanácsába, felügyelőbizottságába parlamenti képviselők. Ma sajnos ez egyre inkább terjedő gyakorlat.

Az Állami Vagyonügynökséggel kapcsolatosan: katasztrofális az a gyakorlat, hogy a privatizáció úgy összpontosul az ÁVÜ kezébe, hogy senkinek, egyetlen parlamenti erőnek, vagy társadalmi érdekképviseleti szervezetnek sincs erre rálátása. Nem beszélve arról, hogy az ÁVÜ-t nem is ellenőrzi senki. Én ezt tarthatatlan helyzetnek vélem. Nemegyszer indítványoztuk már, hogy az ÁVÜ egész tevékenységét, a privatizáció főbb kérdéseit parlamenti ellenőrzés alá kellene helyezni. De úgy tűnik, hogy ez a végrehajtó hatalomnál süket fülekre talál. Én a legégetőbb problémának ezt tartom, a mostani, és az elkövetkezendő évek gazdasági helyzete szempontjából.

(Tódor)

Veszélyes foglalkozás
(Rák Béla rajza)

A látszat néha csal

Ha a vasút dolgai iránt érdeklődő laikus körülpillant az állomáson, joggal veti föl a kérdést: mit panaszkodnak ezek a vasutasok állandóan, hogy nincs fuvar, hiszen a vágányok most is dugig vannak a kocsival.

— A látszat csal, mert az igaz, hogy tömve az állomás, csak az a baj, hogy ezek itt leállított, javításos kocsik — oszlatja el a félreértéseket *Kormos János*, Demecser állomásfőnöke. — *Nálunk a rendszerváltással szinte azonos időben kezdett visszaesni a forgalom.* Annak idején például alig tudtuk megszámolni az áthaladó tehervonatokat, most egy kezünkön is. Tegnap befelé haladt egy szénszállító szerelvény, ma meg egy vasbugával rakott vonat, szinten Nyíregyháza felé. Mondtuk is, nicsak, talán megindul valami... Ott tartunk, hogy már a remény is földobja az embert.

Egyik legnagyobb fuvaroztatónk a szeszgyár lenne — folytatja *Kormos János*. — Éppenséggel volna áru is, csakhogy ami elkél, annak java részét közúton fuvarozzák a megrendelőhöz. A többire meg nincs fizetőképes kereslet, így éppen csak annyit dolgoznak hogy túléljék a gazdasági mélypontot. Ennek megfelelően a havi feladásunk nem több 20-30 kocsinál, holott az állomás teljesítőképessége napi 70 kocsit is elbírna. Van még a tárolókban mintegy 1000 tonna árpa, de a téesz leállította az exportot. Fogalmam sincs miért, az elnök nem osztotta meg velem a titkot, csak annyit közölt, hogy belföldre állnak rá.

— A szabolcsi vasútállomások néhány évvel ezelőtt úgyszólván fuldokoltak az almában. És az idén?

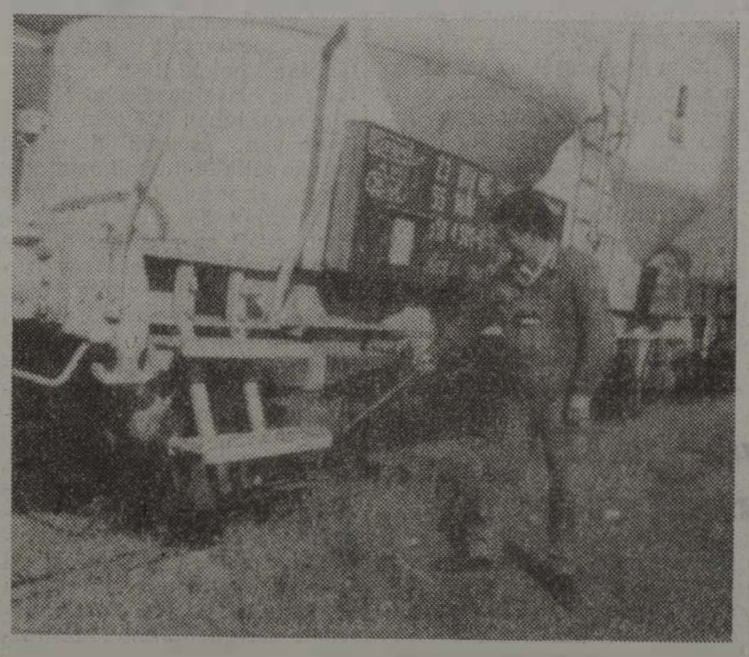
— Kevés az alma. Néztem a helyi téesz gyümölcsösét, láttam a nyírbogdánviakét. *Ami termett, annak javarésze lének való, talán egynegyedét tudják elcsomagolni exportra.* Nemrég az osztrákoknak is ment léalma napi két-három vagonnal, most ez is bizonytalan. Ugyanezt lehet elmondani a burgonváról is. A forgalom nagyarányú csökkenésére jellemző, hogy például 1986-ban 830 kocsi volt a föladás, leadásban érkezett 1387 vagon. Ugyanez a tavalyi évben 375 és 549 kocsi. Bízom abban, hogy ennyi azért idén is lesz.

— A személyforgalomra milyen hatással van a dekonjunktúra, a városi munkahelyek megszűnése?

— Ide, Demecserbe a nap minden szakában tömött vonatok érkeznek. A bevételeink sem csökkentek és ez nem csupán a tarifaemelésnek köszönhető. Elképzelésem sincs, hogy hová utazik ennyi ember, de utazik...

Thorday Zoltán

A pályaudvaron



Rákosrendezőn négy évvel ezelőtt a kocsiforgalom naponta 1700—2000 volt. Jelenleg a korábbi létszám fele, mintegy 200 vasutas 3—400 kocsi forgalmát biztosítja. Szedő Gyula állomásfőnöktől megtudtuk, hogy csak a legjobb, legmegbízhatóbb vasutasok foglalkoztatására van mód. Az szb-titkár Nagy Miklósné elmondta, hogy a dolgozók hetven százaléka, azaz 180 fő tagja a VSz-nek. Fotóriporterünk Kovács Róza kocsifelírót, Aczél Ferenc kocsivizsgálót örökítette meg munka közben
(Jurkievicz Tibor felvételei)

Mik a feltételek?

A munkavállaló kártérítési felelőssége

A munkavállaló munkajogviszonyából származó kötelessége gondatlan vagy szándékos megszegésével okozott kárért köteles helytállni. Ennek feltételei: a munkaviszony fennállása, vétkes kötelezettségszegés, a kár bekövetkezése, okozati összefüggés a munkavállaló magatartása és a kár között. A munkajogviszony a munkaszerződéssel keletkezik. A munkajogviszonynak a károkozás időpontjában kell fennállnia ahhoz, hogy a munkavállaló munkajogi kárfelelőssége megállapítható legyen. Ennek megfelelően a munkajogviszonynak a károkozás utáni megszűnése önmagában nem befolyásolja a munkajogi szabályok érvényesítését.

A MÁV-nál gyakori, hogy a munkáltató és a munkavállaló között fennálló egyéb jogviszonyok is keletkeznek, például szolgálati lakásbérlet, tanulmányi szerződés, vállalati üdültetés stb. Ilyen esetekben a munkavállaló (ha kárt okoz) nem a munkajogi, hanem a polgári jog szabályai szerint tartozik felelősséggel.

A munkavállaló a munkajogviszonyból származó valamennyi kötelessége megszegésénél okozhat kárt a munkáltatónak, nemcsak azoknak a megsértésével, amelyek közvetlenül a munkavégzéshez kapcsolódnak. E körbe tartoznak azok a kötelességek is, amelyek a munka előkészítésével, megkezdésével, illetve befejezésével összefüggésben terhelik a munkavállalót. Ide tartozik természetesen a túlmunkavégzés is.

A kár a munkáltatónál a károsító magatartás miatt felmerült vagyoni hátrány. A munkavállaló felelőssége csak vétkes kötelességszegés esetén áll fenn, amennyiben magatartásával a munkáltatónak kárt okozott. *A vétkesség gondatlan vagy szándékos magatartás formájában nyilvánulhat meg, amelynek a kártérítés mértéke szempontjából van jelentősége.*

Gondatlan károkozás valósul meg abban az esetben, ha a munkavállaló előre látja magatartásának következményeit, de könnyelműen bízik azok elmaradásában, továbbá, ha e következmények bekövetkezésének lehetőségét azért nem látja előre, mert a tőle elvárható figyelmet vagy körültekintést elmulasztja.

Szándékos károkozást akkor valósít meg a munkavállaló, ha a magatartásának károsító következményeit előre látja, és azokat kívánja, vagy azokba belenyugszik. Ha a munkavállaló nem látja előre, hogy a kár a magatartásával összefüggésben bizonyossággal bekövetkezik, úgy legfeljebb a munkavállaló súlyos gondatlansága állhat fenn.

A kártérítés mértéke:

Gondatlan károkozás esetén a kártérítés mértéke a munkavállaló egyhavi átlagkeresetének ötven százalékát nem haladhatja meg. A munkavállaló munkajogi általános kárfelelősségének egyik legjellemzőbb sajátossága, hogy gondatlan károkozás esetén a kártérítés mértéke korlátozott.

A MÁV Kollektív Szerződés 75. §-a az előbbiekben idézett törvényi szabálynál bizonyos körben, illetve esetekben szigorúbb szabályt állapított. Ez a következő:

Három havi átlagkeresetének megfelelő mértékig felel a kollektív szerződésben felsorolt vezető, irányító beosztású dolgozó, ha a termelési, gazdálkodási vagy ellenőrzési kötelezettségeinek elmulasztásával okozta a kárt a munkaadónak.

Figyelemre méltó az a szigorítás is, hogy a munkavállaló három havi átlagkeresetével felel a gondatlan bűncselekménnyel, a szabálysértéssel, a kirívóan súlyos gondatlansággal, vagy ha egy éven belül ugyanolyan magatartással (tehát ismételten) okozta a kárt munkáltatójának. A felsorolt viszonylag súlyosabb minősítésű károkozó magatartások ritkábban fordulnak elő.

Szándékos károkozás esetén a munkavállaló a teljes kárt köteles megtéríteni munkáltatójának.

A törvényjavaslat hangsúlyozta, hogy a munkavállaló szándékos károkozása esetén semmilyen érdek nem fűződik a munkavállaló felelősségének a korlátozásához, ezért a teljes kárért felel.

A megőrzési felelősség:

A munkavállaló vétkességére való tekintet nélkül a teljes kárt köteles megtéríteni a visszaszolgáltatási vagy elszámolási kötelezettséggel átvett olyan dolgokban bekövetkezett hiány esetén, amelyeket állandóan őrizetében tart, kizárólagosan használ vagy kezel.

A munkavállalót ilyen esetben is teljes kártérítési felelősség terheli. Ennek azonban pontosan körülírt feltételei vannak, vagyis a munkavállaló csak akkor felel, ha

— a dolgot (szerszámot, anyagot) jegyzék vagy elismervény ellenében vette át,

— az átvételből kiderül, hogy visszaszolgáltatási, vagy elszámolási kötelezettség terheli az átvett dolgokért,

— a dolgot állandóan őrizetében tartja, kizárólagosan használja vagy kezeli,

— a dologban tényleges hiány következik be.

Amennyiben az előbbiekben felsorolt feltételek együttesen fennállnak, a munkavállaló vétkességére tekintet nélkül a teljes kárt (hiányt) köteles megtéríteni.

Lényeges feltétel, hogy a jegyzéket vagy elismervényt a dolog átadásának, illetve átvételének időpontjában kell a munkavállalónak aláírnia. Fontos, hogy a munkavállaló aláírás előtt a dolog mennyiségét és minőségét ellenőrizze. Ha van kifogás, ezt feltétlenül tegye meg. Lehetőleg írásban, illetőleg bizonyítható módon.

Az átadott dolog állandó őrizete azt jelenti, hogy a munkavállalónak adott a lehetősége minden idegen behatás kizárására. *Ehhez a feltételeket a munkáltatónak kell biztosítania.* Ha a munkáltató ezt elmulasztja, a munkavállaló mentesül a megőrzési felelősség alól. Elháríthatatlan külső ok fennállás esetén is mentesül a munkavállaló a felelősség alól.

A pénztáros, a pénzkezelő vagy értékkezelő vétkesség nélküli teljes kárért való felelősségének a fennállásához nem szükséges, hogy a pénzt (értékpapírt) vagy értéktárgyát külön jegyzék vagy elismervény ellenében vegye át.

A jegyzék, illetve elismervény hiányában azért áll fenn ezeknek a munkavállalóknak a felelőssége, mert a pénz, érték kezelése munkaköri feladataik részét képezi.

Figyelemre méltó, hogy a megőrzési felelősség úgynevezett hiányfelelősség, tehát csak akkor alkalmazható, ha a munkáltató vagyontárgya hiányzik. A vagyontárgy megrongálódása esetén a vétkességi felelősség szabályai szerint terheli a felelősség a munkavállalót. Ilyen esetben a megrongálódott vagyontárgy kezelőjét terheli vétlenségének bizonyítási kötelezettsége.

A kár mértéke:

A munkavállaló kártérítési felelősségének egyik sajátossága, hogy a kár mértékének meghatározásánál csak a tényleges kárt lehet figyelembe venni, vagyis azt az összeget, amellyel a munkáltató vagyona csökkent, illetőleg amely a vagyoncsökkentés elhárításához szükséges.

A kártérítés célja a teljes reparáció, vagyis a károsultat olyan helyzetbe kell hozni, mintha a kár nem is érte volna. A reparációs elvnek felel meg, hogy a hiányzó dolog beszerzésére fordított összeg képezi a kárt, ha a kijavítás nem lehetséges, vagy nincs meg.

A kártérítésre kötelezés útja:

Az előző Munka Törvénykönyve szerint a munkáltató a károkozó munkavállalóját közvetlenül kötelezhette kártérítésre. Az új Munka Törvénykönyve ilyen közhatalmi jogosítványt nem adott a munkáltatónak. Az új Munka Törvénykönyve a munkáltató kárigényének érvényesítését bírói útra terelte.

A kárigény keresettel való érvényesítése alól csak kollektív szerződés állapíthat meg kivételt, hozhat olyan szabályt, amely lehetővé teszi, hogy a munkáltató a munkavállalót közvetlenül is — kártérítési határozattal — kártérítésre kötelezheti. A MÁV Kollektív Szerződés e kérdést a következők szerint szabályozta:

a munkáltatói kárigény közvetlenül érvényesíthető a munkavállalóval szemben

a) gondatlanság alapesetében egy havi átlagkereset ötven százaléka erejéig,

b) a gondatlanság minősített eseteiben egy havi átlagkereset erejéig,

c) szándékos károkozás és megőrzési felelősség esetén 50 000 forint összeghatárig.

Az a) pont a gyakorlatban azt jelenti, hogy a munkáltató teljesen mentesül gondatlan károkozás esetén attól, hogy akár egy esetben bírósághoz kelljen fordulnia. *Az érdekképviseleti szervek meglehetős nagyvonalúságról tettek tanúbizonyságot, amikor ehhez hozzájárultak.*

Az egy havi átlagkereset és az 50 000 forint magasnak tűnik, gyakorlatilag efelett nincs munkavállalói kártérítés, ha pedig ezzel az új Mt főszabályai (a bírói úton történő kötelezés) nem érvényesülne, ez ellentétes lenne a parlament döntésével.

Nem szerencsés az sem, hogy a szándékos károkozás és a megőrzési felelősség egy kalap alá került, merőben két különböző dologról van szó. E kérdéseket természetesen a gyakorlat fogja eldönteni.

A kártérítés kiszabására irányuló eljárási szabályokat a kollektív szerződés 7. számú melléklete tartalmazza.

G. S.

Vasúti megálló Szorgalmatoson

Vasúttörténeti eseményre került sor szeptember 18-án Szorgalmatoson. Tiszavasvári és Tiszalök közötti kistelepülés Szorgalmatos. Mióta létezik a környéken a vasút, itt közlekedik a falu szomszédságában, de soha nem állt meg. Az embereknek vagy Tiszalökre, vagy Tiszavasváriba kellett bemenni, ha vonaton akartak tovább utazni.

Az 1200 lélekszámú kis falu lakosságának kezdeményezésére a tiszavasvári önkormányzat és a debreceni vasútigazgatóság támogatásával szeptember 18-án ünnepélyesen felavatták a szorgalmatosi megállóhelyet. Elsőként a 36632-es számú szerelvény *Barakony István* vezetésével futott be, amely Tiszavasváriból indult, s a rövid kis ünnepség megtartása után folytatta útját Tiszalök felé.

Szabó László, a debreceni vasútigazgatóság képviseletében és *Sulyok József* Tiszavasvári polgármestere vágta át a szalagot a megállóban.

Megszűnik a szárnyvonal?

A forgalom fenntartása a térség létkérdése

Az országgyűlési képviselőket is meglepte a hír

Közismert a „MÁV 2000" koncepciós tanulmány, amely az állam és a MÁV elképzelt új viszonyát tartalmazza. Ebben többek között az is szerepel, hogy mintegy 700 kilométer szárnyvonalat megszüntetnek. A terv a Szentes—Kiskunfélegyháza szakaszt is érinti. Szentes, Csongrád és környékének lakossága a közérdek elleni merényletnek minősíti a forgalom megszüntetésének a tervét. Sokan csak a Népszabadság augusztus 8-i számából szereztek tudomást erről a koncepcióról.

Az érintett területek országgyűlési képviselőit is meglepte a hír, mert a tervezetről semmiféle tájékoztatást nem kaptak. Erről a fontos témáról tartottak a közelmúltban kerekasztal-beszélgetést Szentes állomáson, amelyen megjelent *dr. Papp Lehel György*, Szentes, *dr. Eke Károly* Csongrád országgyűlési képviselője, *Fajkusz Ferenc* Szentes város főmérnöke, *Halmai László*, a szentesi önkormányzat szakbizottságának közlekedési mérnöke és *Német László*, a CONEXUS Rt. építőmérnök-geodéta főmunkatársa.

Emlékeztettek arra, hogy az 1968. évi közlekedési koncepció keretében már megszüntettek kétezer kilométer vasutat, amely közül egyes szakaszokat hiba volt felszámolni. Így esett áldozatul a szegedi gazdasági vasút is. A derekegyházi kisvasutat is felszámolták, pedig a mezőgazdasági betakarítás idején nagyon hasznos szerepet töltött be. A felszámolások után a forgalom közútra terelése tömérdek gondot okozott. Gondoljunk csak a túlterhelt országutakra és állagukra, a gépkocsik környezetszennyezésére, a költségesebbé vált tömegszállításra. A korábbi koncepció hibás lépéseit az élet bizonyította, és most további 700 kilométeren akarják megszüntetni a vasúti forgalmat.

A forgalommegszüntetés egyes szakaszokon az önkormányzatok anyagi hozzájárulásának függvényében elmaradhat. Az önkormányzatok azonban szegények és képtelenek a vasút fenntartásához hozzájárulni. *A vasúti közlekedés fenntartása nem lehet vállalati és települési alku tárgya!*

Fajkusz Ferenc műszaki osztályvezető arról beszélt a tanácskozáson, hogy amikor az önkormányzat szakszerű érvekkel erőfeszítéseket tesz a MÁV-nál, akkor akarják Szentest és Csongrádot elvágni a szegedi fővonaltól.

A jól bevált fővonali ciklusos menetrendhez való szárnyvonali ciklusos menetrend kialakítását elvileg támogatja a MÁV Vezérigazgatóság a szentesi polgármesteri hivatalhoz írt szívélyes hangvételű levelében, de csak önkormányzati anyagi hozzájárulással tartja lehetségesnek.

Dr. Papp Lehel György, Szentes országgyűlési képviselője tömören úgy fogalmazott, hogy *a térség létkérdése a vasúti forgalom fenntartása Szentes és Kiskunfélegyháza között.* A felszámolási programon belül külön kellene foglalkozni a vonalszakasz bezárásával, mert a pálya viszonylag jó állapotban van. A Szentes—Csongrád közötti Tisza-hidat néhány évvel ezelőtt sok százmillió forintért építették át.

Német László építőmérnök-geodéta szélesebb látókörben világította meg a kérdést.

— A magyar vasúthálózat helyzete és állapota kritikus, sőt katasztrofális, mert elviselhetetlen a Budapest centrikussága. A nemzetközi forgalomban a fővároson áthaladó minden árutonna három kilométer óra sebességre csökken. Ha ezen nem változtatnak, akkor messze elkerül bennünket a nyugati tranzitforgalom. *Sajnos, nálunk még uralkodik az a nézet, hogy ha valami átmenetileg rossz, akkor azt szüntessük meg, ahelyett, hogy azon gondolkodnánk, miként lehetne célszerű beruházással a jövő számára hasznosítani.* Például a délnyugat felől Ukrajna irányába áthaladó vasúti forgalmat Kiskunfélegyházán, Szentesen át Szolnok irányába el lehetne terelni. Mindössze Kunszentmártonnál kellene 11 kilométer vasúti pályát korszerűsíteni, és a tiszatenyői delta vágánnyal még Szolnok rendezőt is ki lehetne iktatni a Záhony felé irányuló forgalomból. Akkor az új Tisza-híd sem épült volna fel hiába, és a két város sem lenne elvágva a Szeged—Budapest fővonaltól.

Dr. Eke Károly Csongrád országgyűlési képviselője megdöbbenéssel szólt arról, hogy városát ki akarják zárni a vasúti forgalomból, a MÁV 2000 terv szerint, amiről még jelzés értékű információt sem kapott, mint érdekelt országgyűlési képviselő.

A kerekasztal-beszélgetés teljes konszenzusban folyt. Az országgyűlési képviselők felvállalták Szentes és Csongrád közlekedési érdekeinek képviseletét.

Fogas Pál

Szeminárium Budapesten

Olasz példák a privatizációra

Az MSZOSZ nemzetközi kapcsolatok osztálya az olasz UIL Progetto Sud intézetével közösen a közelmúltban szemináriumot rendezett Budapesten. Az olasz szakértők, előadók hasznos tapasztalatokkal, információkkal szolgáltak az országukban folyó privatizáció megvalósításáról.

Az előadások közül megemlíthetjük a *Fabio Perta* professzor által tartott, és *„A nemzetközi együttműködés Kelet-Európa fejlődéséért"*, valamint a *Calso Amiencci* professzor által tartott és *„Az államitól a magánszektorig: privatizációs folyamatok Nyugaton"* című előadásokat.

A megtartott előadások alapján betekintést nyerhettünk az olasz gazdasági életbe. Olaszországban 827 ezer ipari üzem van, és ezek 6 millió munkavállalót foglalkoztatnak. Tíz alkalmazottal rendelkező kisüzemből 35 ezer található, ahol is 284 ezer ember dolgozik. Állami ellenőrzés és irányítás alatt áll az energiaipar, a telefon- és tv-szolgáltatás, a vasút, a szállítás, a helyi közlekedés, a posta, a nagybankok, a vaskohászat, az élelmiszeripar, a vegyipar és az oktatás.

Az elnehezülő gazdasági élet, a Nyugat-Európában jelentkező gazdasági recesszió, a termelés volumenének visszaesése Olaszországban is pénzügyi nehézségeket okoz. *Az állam nem tudja fizetési kötelezettségeit maradéktalanul teljesíteni.*

Az eladósodott állam működésének fenntartására a nagy állami rendszerek átalakítását tervezi. Ehhez a gyors privatizációt kívánja, mint megoldást alkalmazni.

A három nagy holdingot privatizálják. A számba jöhető nagyobb holdingok az

— ENI, energia- és vegyiparban érdekelt,

— IRI, a bankéletben, a tv-nél, az építőiparban és a vaskohászatban érdekelt,

— EFIM, amely a fegyvergyártásban és az alumíniumiparban érdekelt.

Az olasz kormány elképzelése szerint az állami beavatkozást meg akarja szüntetni a gazdasági életbe. A hatalmas méretű államadósság fedezetéhez, a pénzt az állami vagyon eladásából biztosítják. Első lépésben megszabadulnak a nagybankoktól és a vaskohászattól.

Természetesen Olaszországban is megindult az ellenérdekelt lobbyk tevékenysége. Minden eszközzel akadályozzák a kormány terveinek megvalósítását. Nehézséget jelent, hogy az olasz nagy pártok a gazdasági élet területén is igen jelentős befolyással rendelkeznek. *A nagy állami vállalatok élén nem gazdasági szakemberek vannak, hanem párttisztségviselők ülnek az elnöki székekben.* A gazdasági szakemberek véleménye szerint a kialakult kedvezőtlen helyzet első számú oka a pártlobbyk „áldásos", tevékenysége a pártérdekeknek a gazdasági érdekek elé helyezése.

Természetesen lassítja a privatizációt Olaszországban is a pénzhiány. A pénzpiac lelassult és legyengült. A tőzsde nem európai szinten működik. A tőkék csak nagyon megfontoltan és körültekintően mozognak.

Megoldást jelent a nemzetközi közreműködés igénybevétele, a külföldi tőke bevonása. Mozgósítani kívánják az olasz kisvolumenű tőkéket. Elő kívánják segíteni a kisbefektetők lehetőségeit Olaszországban is, mint mindenütt a világon. *Az állam felügyelete alatt marad az energiaipar és a vasúti közlekedés.*

A kormányelképzelések megvalósításához elengedhetetlen a lassú, elmaradott technikát és technológiát alkalmazó, fejlesztésekre csak nagy ráfordításokkal alkalmas állami tulajdon magántulajdonná való átalakítása.

A privatizáció során az olasz szakszervezetek hatékony közreműködésének hatására nagy súlyt fektetnek a foglalkoztatás szintjének fenntartására. Nem akarjuk növelni a munkanélküliek számát. A nagy létszámú munkanélküliség csak újabb, megoldhatatlan terhet jelentene az államnak.

Az üzemek tevékenységének fellendítését a magántőke bevonásával, a munka hatékonyságának növelésével akarják megvalósítani. A politikát kiszorítják a gazdasági életből. Kedvezően hat a foglalkoztatásra a versenyképes, nagy hatékonysággal termelő vállalatok számának növekedése, hiszen ezáltal csökken a munkanélküliek száma.

A kormányzati elképzelések megvalósítása Olaszországban is új feladatok megoldását jelenti. Újra kell szervezni a vállalatokat. Ehhez új típusú, új ismeretekkel rendelkező vállalkozók kellenek. A magántőkét mozgásba kell hozni, a hitelrendszert át kell alakítani. A program kidolgozói abban bíznak, hogy Olaszországban is nagyon kedvelt forma a vállalkozás. Természetesen itt sem megy a folyamat zökkenőmentesen. A régi nagyvállalatok éreztetik kedvezőtlen hatásukat.

Az előadásokból kitűnt, hogy a gazdaság élénkítése, az államadósság rendezése nemcsak nálunk, hanem Olaszországban is sok gondot okoz. Megoldás a sokat emlegetett privatizációban rejlik.

Dr. P. M.

KÖRNYEZETVÉDELEM, TÚLÉLÉS, NEMZETGAZDASÁG (1.)

Közút helyett vasúton

Az autózás közvetve is fenyegeti a civilizációt

A szakszervezeteknek gyakran kell tagjai érdekében olyan gazdasági döntések ellen fellépni, amelyek egy vagy több munkáskollektívát nehéz helyzetbe hoznak ugyan, de sokkal több ember egészsége vagy jóléte szempontjából kedvezőek. Ilyenkor a szakszervezet a döntést alapjában nem támadhatja, csupán arra törekedhet, hogy az adott intézkedést fokozatosan valósítsák meg, hogy a kárvallott dolgozókat valahogyan kárpótolják. Vajon ilyen helyzetben vannak a vasutasszakszervezetek a MÁV válságával kapcsolatban? Nem. Magyarországon a kilencvenes években a vasutasok létbiztonságának érdekei teljes mértékben egybeesnek az ökológiai túlélés és a gazdasági válságból való kilábalás érdekeivel.

Az emberiséget a jövendő évtizedekben végpusztulást jelentő veszélyek fenyegetik. E veszélyhelyzet egyik összetevője: a természeti környezetnek a 100-200 éve kialakult ipari civilizáció által való pusztítása, amely napjainkra végletesen felgyorsult. Ebben nagy szerepe van az autózásnak, közvetlenül és közvetve is. Az autózás gázaival mérgezi az embereket, az utak övezetében lévő minden élőlényt. Példáért nem kell messzire mennünk. Budapesten, a Margit körút mentén végzett vizsgálatok kimutatták, hogy az autóktól ólommal szennyezett levegőben élő gyermekekből nem lehetnek olyan értelmes felnőttek, mint a tiszta levegőben élőkből, mert az ólom károsítja a szellemi fejlődést. Hasonló vizsgálati adatokat tucatszám idézhetnénk. Összességében: a fejlett ipari országokban az autózástól származik a légszennyezés közel fele, a nagyvárosokban döntő része. Budapesten ez az arány 90 százalék. Nem kisebb veszélyt jelent a szén-dioxid-kibocsátás, amelynek szintén az autózás az egyik fő forrása. Az ennek hatására — az úgynevezett üvegházhatás folytán megindult éghajlatváltozás például hazánkat sivataggá fogja változtatni. E folyamat megállítására — nemzetközi kutatások szerint — azonnal kétharmaddal kellene csökkenteni világszerte a széndioxid-kibocsátást.

Az autózás közvetve is fenyegeti a civilizációt: az emberiség szegény háromnegyede — ha gazdaságilag lehetséges volna is — a bennünket körülvevő természet korlátai folytán nem érheti el azt az autósűrűséget, amely az emberiség gazdag egynegyedénél létrejött. Mivel a gazdag kisebbség a szegény többség elől is elpazarolja az energiát és károkra is szennyezi a légkört, az autózás jelenlegi sűrűségének fenntartása egyik fontos eleme a szegény „Dél" és a gazdag „Észak" ellentétének. Ez az ellentét pedig már meg is indította a legújabb kor hatalmas népvándorlását: a „gazdasági menekültek" áradatát, és elsöpréssel fenyegeti a civilizációt, akkor is, ha — adja isten — sikerül megakadályozni, hogy a szegény embermilliárdok elkeseredéséből egy atom-világháború robbanjon ki.

Mit kell tenni e veszélyek elkerülésére? A világ jövővédő erői, tudósok és mozgalmi aktivisták már kidolgozták és hirdetik a megoldást. Ami a közlekedést illeti, a világ gazdag országaiban — és ebben a szembenállításban Magyarország is ide tartozik! — *az autózás zömét a vasúttal és a városi tömegközlekedéssel kell kiváltani.* A vasutat tehát nem csupán megóvni és fenntartani, hanem jelentősen fejleszteni kell, minél vonzóbbá kell tenni az autózók-szállíttatók számára.

A vasút fejlesztése és az autózás visszaszoritása a nemzetgazdaság talpraállását is szolgálja, mert a vasút sokkal olcsóbban teljesíti a szükséges szállításokat. A közúti fuvarozás a nemzetgazdaság súlyosan ráfizetéses ágazata, a vasút fenntartása és fejlesztése piacot jelent a hazai iparnak, a vasút fenntartása és fejlesztése magában is sokkal több munkahelyet biztosít, és emellett még a hazai beszállítóknál is sok embernek ad munkát.

Az 1991-ben 100 forint árufuvarozási árbevételt teherautószállitásnál 77,2 forint kiadás terhelt, míg a vasuti szállitásnál csak 28,8 forint. Más szavakkal: minden 1 milliárd forint áruszállítás áttterelése a vasútra (a környezetvédelmi hasznot nem is számítva) évi félmilliárd forint nyereséget hoz a nemzetgazdaság számára.

A magyar közúti járműforgalom a magyar nemzeti jövedelem (GDP) 4,5 százalékát hozza létre, eközben azonban a nemzeti jövedelem 7 százalékat kitevő kárt okoz. A vasút alépítménye, járműállománya, energiafelhasználása hazai gyártásra, illetve hazai erőforrásokra támaszkodik, a vasút fejlesztése tehát élénkíti a magyar gazdaságot. Ezzel szemben a közúti fuvarozás eszközeit és üzemanyagát főleg importálnia kell, holott a magyar ipar és mezőgazdaság még sokáig nagyon nehezen tud külföldi piacot találni termékeinek, vagy más szavakkal: *elmaradott technológiánkkal nagyon nehezen tudunk a világpiacon eladható termékeket előállitani.* A mai helyzetben fontos tehát, hogy a hazai teljesítmények jelentős részben a hazai termelés számára szolgáltassanak piacot.

Sziklaky István

(Folytatjuk.)

NEM TÉTLENKEDIK A NYUGDÍJAS KÖNYVTÁROS

Kuvaszkölykök Thatcher asszonynak

Kecskeméten, az állomás klubkönyvtárában szerda délutánonként sok idős ember megfordul. Az olvasni vágyókat *D. Tóth Sándor* fogadja, immár harminc éve. Ő az, aki megteremti a lehetőséget, hogy alkalmanként 20-30 nyugdíjas vasutas találkozzon a könyvtárszobában, s a könyvcserélés ideje alatt visszaidézzék a vasúton eltöltött éveket. A könyvtáros mindig jókedvűen, megértéssel foglalkozik a volt kollégákkal, átérzi helyzetüket, hiszen pár hónapja ő is nyugdíjas. A könyvtár egyik sarkában ültünk le beszélgetni pályafutásáról, az emberekhez fűződő kapcsolatáról.

D. Tóth Sándor Dévaványáról került a nagykőrösi református tanítóképzőbe, de tanulmányait megszakítva egy rokona rábeszélésére 1950 augusztusában átjött a MÁV-hoz. Kecskeméten vették fel vonatfékezőnek, majd az előírt vizsgák letétele után forgalmi szolgálattevő lett. Tíz évig ült a rendelkezőasztal mögött Kecskeméten és Kiskunfélegyházán. A 60-as évek második felében már vélni lehetett, hogy neki nem ez az igazi küldetése. Akkori állomásfőnöke élete első minősítésében így fogalmazott róla:

„A szolgálati fegyelmet nem követeli meg, mint rendelkező forgalmi szolgálattevő eltűri, hogy a gépkíserő szolgálati beszélgetés közben Sanyikának szólítsa." Talán ekkor kezdődött személyzetis pályafutása. Előbb személyzeti ügyintéző lett, majd 1980-tól nyugdíjazásáig személyzeti és munkaügyi csoportvezetőként dolgozott. Csaknem 32 évet töltött személyzetis munkakörben, ami országosan is egyedülálló teljesítmény.

Több mint három évtizeden át az állandóan reflektorfényben lévő személyzetis munkakörben maradni csak példamutató magatartással, az emberek problémái iránti érzékenységgel, toleranciával, megfelelő alkalmazkodóképességgel, s nem utolsósorban becsületes életvitellel lehetett. *D. Tóth kolléga* rendelkezett mindezekkel, s életvidám természete átsegítette a nehezebb éveken is. Népszerű, közkedvelt munkatárs volt Kecskeméten és az igazgatóság személyzeti apparátusában is.

— Mi volt szép ebben a munkában? — érdeklődöm.

— *Szerettem az embereket, és igyekeztem segiteni rajtuk. Mindenkit személyesen ismertem, hiszen évente 200-300 embert vettünk fel.* Szerencsés természetemnek köszönhetem, hogy mindenkivel azonnal szót tudtam érteni, és megismerve gondjaikat, segíthettem is nekik. Csupán egyet említenék: annak idején megszerveztem a kihelyezett általános iskolai képzést, itt a kultúrházban 5-6, illetve 7-8 osztályt működtettünk. Száznál többen így szerezték meg az általános iskolai végzettséget. A vonatvezetői vizsgákhoz például előírás volt a nyolc általános, ezért is igyekeztem rábeszélni az embereket a tanulásra. Utólag sokan megköszönték, hogy nem hagytam békét nekik. Egy másik példát is említek: amikor körzeti üzemfőnökség volt Kecskemét, 32 állomás tartozott ide, az ottani vezetők mindegyikének kinevezésében közreműködtem. Sajnos, az idő elrepült, a régi garnitúra nyugdíjba ment, és valamennyi szolgálati helyünkön kicserélődtek az emberek. Örülök annak, hogy akiket vezető beosztásba javasoltam, mind megálltak a helyüket.

— Munkája mellett vezette a szakszervezeti könyvtárat is...

— *Harminc év alatt szivemhez nőtt a könyvtár, így nyugdíjasként is szívesen vezetem. Háromezer kötetes könyvtárunknak kihelyezett részlege van Kiskunfélegyházán, korábban több állomáson leteti könyvtárunk működött.* Sajnos, az utóbbi években fejlesztésre, új könyvek beszerzésére nincs lehetőségünk. Így csak régi könyveinkből tudok ajánlani olvasóinknak, ismerve valamennyiük érdeklődési körét.

— Nyugdíjba ment, hogyan telnek napjai?

— Nem akarok leállni a munkával, így aztán nyugdíjasként sincs sok időm. A könyvtárról már volt szó, emellett választmányi tagja vagyok az Általános Biztosító Egyesületnek, vezetőségi tagja a helyi ebtenyésztőknek. Van egy tanyám, ott gazdálkodom, állataim is vannak. Köztudott rólam, hogy 20 éve eredményesen tenyésztem a kuvaszokat. Legnagyobb sikerem, hogy kuvaszkölykeim eljutottak Svájcba, sőt Angliába Thatcher asszonynak is vittek ajándékba. Most váltok a fajtával, de hű maradok a magyar kutyához.

(Gellért)

Vasutassztrájk Belgiumban

Belgiumban október 27-én délelőtt tizenegykor — az Európai Közösség tagállamainak többségéhez hasonlóan — megbénult a vasúti közlekedés. Jelentések szerint valamennyi nagyváros pályaudvarain egy teljes órára leállt a munka, szünetelt a forgalomirányítás és minden egyéb utas- és áruforgalmi szolgáltatás.

A belga vasutasok munkabeszüntetése része annak az egész közösségre kiterjedő akciónak, amelynek keretében a tizenkét tagállam — valamint hozzájuk csatlakozva Svájc — vasutas-szakszervezete nyomást kíván gyakorolni saját kormányara és az Európai Közösség illetékes szervezeteire, tiltakozva az állami vasúti társaságok kilátásba helyezett privatizációja ellen és szorgalmazva a meglévő vasúthálózatok fejlesztését.

A száguldó ICE (I.)

A hamburgi javítóbázison

A múlt év nyarától Hamburg és München között menetrendszerűen közlekednek az InterCity Expressz-vonatok. Az 1992. évi menetrend életbelépésével új vonalakon (Würzburg, Nürnberg) tűntek fel az ICE karcsú szerelvényei. Átlagos menetsebességük 250, maximális sebességük pedig 280 kilométer/óra. A Hamburg—München-távolság megtételéhez már csak hat órára van szükség ICE-vonattal. A szerelvények két vontatójárművel és tizennégy kocsival közlekednek.

Eredetileg ezekből az ICE-vonategységekből 41 szerelvényt szerzett be a Német Szövetségi Vasút, vonategységenként 50 millió márkáért. Az 1992. évi menetrendtől üzembe állt, illetve átépítés alatt álló DB-vonalakra, a programnak megfelelően, 19 újabb szerelvényre adtak a salzgitteri gyárnak megrendelést. *A tervezőasztalt már elhagyta az ICE—M-típus is, ami a nemzetközi nagy sebességű vasúti közlekedés igényei szerint az évtized közepére többáramnemű kivitelben készül.*

Az InterCity Expressz részére egy teljesen új ellátási és szervizrendszert, új, precízen meghatározott ICE javítási és karbantartási folyamatot fejlesztett ki a DB, amelyben a technológiai műveletek a legmesszebbmenőkig egymásba illeszkednek. Annak érdekében, hogy a szerelvényenkénti futásteljesítményt évenként 500 ezer kilométerre tudják növelni, a vonatok üzemen kívüli idejét egy logisztikai koncepcióval a legkisebbre csökkentették. Eddig ugyanis a Német Szövetségi Vasút mozdonyokkal vontatott távolsági és InterCity vonatai alig több mint 300 ezer kilométert futottak évenként.

A fenntartási és karbantartási bázisokat a vontatási telepeken és a járműjavító üzemekben eddig a mozdonyra vagy a kocsikra kellett méretezni. *Ezek a bázisok egymástól nagy távolságra kerültek.* A mozdonyok és a kocsik gyakori átállítása ezekbe az egységekbe költséges és hosszadalmas volt. Ennek következtében a mozdonyok és a kocsik hosszú ideig nem álltak a vasútüzem rendelkezésére.

Az InterCity Expressz-vonatnál mindezt precízen tervezték és valósították meg. Az ICE szerelvényeit ugyanis vonategységenként kezelik, karbantartják. Hamburg Nord-on vagyis Hamburg—Eidelstedtben, az egykori rendezőpályaudvar területén, mintegy 250 millió német márkás projekt keretében, az InterCity Expressz-vonatok részére egy teljesen új, korszerű vontatási telepet építettek. Ez ma már hatékonyan működő szolgálati és logisztikai központja a DB-nek, amely az eddigi karbantartási formák és módszerek hátrányait is feledteti Németországban.

Az új hamburgi vontatási telep javitócsarnokának szokatlanok a méretei: 430 méter hosszú és 65 méter széles fedett műhelycsarnokban fogadják ott a javításra, vizsgálatra, ellenőrző karbantartásra érkező ICE-szerelvényeket. Amint Hamburg Altonában az utolsó utas is kiszállt a szerelvényből, az ICE mozgásba lendül. Észak felé veszi az irányt, áthalad néhány S—Bahn-megállóhelyen, és a mosás, majd az ultrahanggal, illetve fénynyel történő futómű-diagnosztikai vizsgálat után elindul a futurisztikus, négy futballpálya nagyságú InterCity Expressz javítóbázis felé. Az InterCity Expressz-vonat komplett szerelvénye saját vontatással áll a telepi javítócsarnokba, ahol minden vágány felett felsővezeték van. *Nyolc vágány sorakozik egymás mellett, vagyis egyidejűleg nyolc vontatószerelvény munkálatait lehet a műhelycsarnokban elvegezni.* Vonatonként 150 munkás dolgozhat egyidejűleg. Az új vontatási telepen sok új elgondolást megvalósítottak. A javítócsarnoki vágányok például nem egyszintesek, mint azt eddig megszoktuk.

A vágányok valójában oszlopokon nyugszanak, s ezáltal három munkaszintet lehetett kialakítani. Az alsó szinten kialakított munkaterület gyakorlatilag 2,4 méterrel van a sínkorona szintje alatt. Ezen a szinten végzik el a két mozdony és a kocsik forgóvázain, a kerékpárokon, a fékszerkezeteken és minden, a kocsi padlója alatt felfüggesztett berendezésen az összes javítási, karbantartási és ellenőrző munkálatot. *Ezenkívül az alsó szinten végzik az ICE-szerelvények zárt WC-egységeinek ürítését és feltöltik vízzel a vonat tartályait.*

Az alsó munkaszint egyben a másik két felső ellátásának is a fő szállítási síkja. Itt szállítják és raktározzák az anyagokat, az alkatrészeket, és az alsó munkaszinten az oldalsó szárnyban rendezték be a különböző javítóműhelyeket is. *A javítócsarnok mindkét végének homlokfelületére teherfelvonókat építettek, amelyen keresztül a középső munkaszint ellátását biztositják.*

A mindig egymás mellett álló két vonalszerelvényhez egy gombaalakú szerelőállást rendszeresítettek, amit egy nem kötöttpályás berendezéssel tudnak gyorsan mozgatni. Ezen a munkaszinten kezelik az ICE-vonatok étkezőkocsijait, innen látják el gazdasági tereit és végzik a vonat belső tisztítását is. A belső tisztítással egyidejűleg a DGS, vagyis a német vasút utas ellátó társasága cseréli az előkészített ételkonténereket, átvizsgálják a konyhai berendezéseket és felkészítik a fedélzeti bisztrót, illetve az étermet a következő útra. Ezzel párhuzamosan a vasutasok elhelyezik a következő útra szóló helyfoglalást jelző kartyákat, az egész vonategységben, pótolják a folyóiratokat, a menetrenddel kapcsolatos szórólapokat, a mosdókban, WC-kben a szappant, papírtörülközőket és egyebeket. Gyakorlatilag a középső munkaszinten történik az ajtók és az ablakok karbantartása is.

A harmadik, vagyis a legfelső munkaszintről lehet felmenni a jármű tetejére, hogy a műszaki technikusok az áramszedőn és a mozdony tetején szükséges javitásokat elvégezzék. A szerelvény két vonófeje (mozdonya) fölött a javítócsarnok éppen a fődarabcserés javítások érdekében magasított formában készült. Valójában ezen a szinten történik a tetőn megsérült komplett egységek és a géptéri fődarabok cseréje, ami a Német Szövetségi Vasútnál már régóta alkalmazott javítási forma.

A hamburgi vontatási telepen egymással párhuzamosan minden technológiai művelet elvégezhető és ennek üteme is meghatározott.

Sajátos dolog az uj karbantartó bázison, hogy a szerelvények mozdonyai fölötti felsővezeték-tartó hídszerkezetek kiemelhetik, félreállíthatják és tárolhatják. Ezután egy kétfunkciós daruval a mozdonytető megfelelő részét leemelhetik és a géptérben elhelyezett egységeket is cserélni tudják.

Teljesen új megoldás a kocsik kerékpárjainak gyorscseréjére szolgáló berendezés. Ez két vágányhídból, vagyis két, egyenként 2,4 méteres hosszú sínszakaszból áll. A vágányhidakat fix helyzetben rögzíthetik, kireteszelt állapotban pedig a vágányszakaszokat a két oldalirányban el lehet mozdítani.

A kerékpárcserét az ICE-vonategység megbontása nélkül a szerelvény alatti munkaszinten a speciális cserélő berendezés jármű alá irányításával kezdik el. *A berendezés légpárnák segitségével mozog, természetesen megfelelő irányitással és vezérléssel.* Egyébként az egész javítócsarnok járófelülete kopásálló és a légpárnás közlekedésre alkalmas kivitelben készült.

A gyors kerékpár- vagy forgóvázcserének az az előfeltétele, hogy a jármű minden esetben centiméter pontosan a vágányhidon álljon meg. Vágányonként egyébként 56, illetve 60 pár vágányhidat alakítottak ki. Az InterCity Expressz-vonat kocsijainak minden egyes kerékpárjára jut egy vágányhíd-pár.

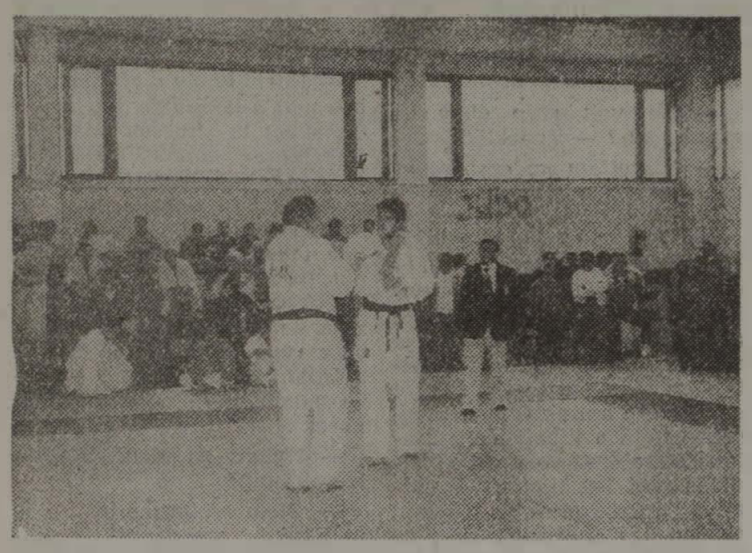
A futóművön és a fékszerkezeteken elvégzendő munkálatokhoz, valamint a kocsik alsó munkaszinten történő feltöltéséhez és ürítéséhez önjáró emelőkocsikat alkalmaznak. Ezeket a javítócsarnok padlószintjében elhelyezett indukciós vezetékkábelek útján irányítják, illetve vezérlik.

Orosz Károly

(Folytatjuk.)

DZSÚDÓBAJNOKSÁG

Csoma Gábor megvédte bajnoki címét



Csoma Gábor (szemben) a döntőben
(A szerző felvétele)

A felnőtt I. osztályú dzsúdóbajnokságon remekül küzdöttek a „vasutas" cselgáncsozók. *Pusztai István* (MVSC, 78 kg, edzője: *Horváth Csaba*), *Csoma Gábor* (MVSC, +95 kg, e.: *Horváth Csaba*), *Vészi Klára* (PVSK, 48 kg, e.: *Fekete Tamás*) és *Király Anita* (MVSC, 66 kg, e.: *Markovics László*) bajnoki címet; *Szűcs Rita* (MVSC, 44 kg) és *Gergely Éva* (MVSC, 48 kg), ezüstérmet; *Szigetvári Zsolt* (PVSK, +95 kg), *Kiss Anita* (MVSC, 56 kg), *Veisz Marianna* (MVSC, 72 kg) és *Virag Mónika* (MVSC, 72 kg) bronzérmet nyert.

Csoma Gábor teljesítménye különösen értékes, mivel a miskolci sportoló ezúttal sorozatban harmadszor jutott a a nehézsúlyú magyar bajnoki döntőbe. S amíg 1990-ben még veszített *Csősz Imrével* szemben, tavaly éppen a világbajnoki bronzermest — és a barcelóniai olimpia 3. helyezettjét — győzte le a finálban. Bár ezúttal legnagyobb hazai ellenfele nem indult, így is számos kiváló hazai dzsúdóst kellett legyőznie ahhoz, hogy ismét felállhasson a dobogó legfelső fokára.

— Igazán sajnálom — jegyezte meg közvetlenül a bajnoki aranyérem átvétele után —, hogy ezúttal *Csősz Imre* nem volt itt, mert jó lett volna vele vívni a mostani döntőt, s az eddigi egy-egyes döntetlen állást eldönteni. De talán majd jövőre...

Az MVSC 25 esztendős versenyzőjének sportolói karrierje azért is figyelemre méltó, mert csupán 18 évesen — amikor mások már sokszoros korosztályos bajnokok, minősített nemzetközileg „jegyzett" versenyzők — kezdte el a dzsúdót. *Két évig edzett Egerben, majd húszesztendős korában behívták sorkatonai szolgálatra.* Nos, a katonaság ugyancsak a javára vált, mert a Bp. Honvédban folytathatta a cselgáncsot — kiváló edzők, sportolók társaságában. Röviddel a szöuli olimpia után leszerelt, s Miskolcra, az MVSC-hez került. S mivel az ötkarikás játékokat követően több nagynevű hazai dzsúdós visszavonult, megnyílt előtte a lehetőség a bizonyításra. Az országos rangsorversenyeken elért I—III. helyezések után 1989-ben már jelentős nemzetközi versenyen (Lengyelországban) is felléphetett a dobogóra. *Bekerült a válogatott keretbe,* ám családi elfoglaltságai miatt — felesége második gyermeküket várta — átmenetileg nem vállalhatta a nemzetközi szereplést. Tavaly aztán rendeződtek az egyéni gondjai, s ez a sporteredményein is tükröződött. Az idei dzsúdó Európa-bajnokságon őt indították, s a nagyon erős mezőnyben pontszerző helyet harcolt ki.

— *Az MVSC nagyon sokat segített személyes gondjaim megoldásában és a versenyekre történő felkészülésben* — hangsúlyozta. — Emellett Szilvásváradon van egy kis dzsúdókör, melynek tagjaira szintén számíthatok. S nemcsak az edzések tekintetében, de erre a bajnokságra is elkísértek, hogy szurkoljanak nekem. Természetesen, nagyon sokat jelent, hogy *Horváth Csabával,* az edzőmmel nagyon jól együtt tudunk dolgozni. Ami pedig a jövőre vonatkozó terveimet illeti: szeretnék a nemzetközi küzdőtéren is helytállni — és indulni a jövő évi Európa-bajnokságon, érmet szerezni.

A magyar felnőttbajnokságot követő napokban érkezett a nagyszerű hír Argentínából: a junionkorúak (19—20 évesek) világbajnokságán *Illyés Miklós,* a Miskolci *Vasutas SC* sportolója bronzérmet nyert a 65 kilogrammos súlycsoportban! (Megjegyzem, a junior vb-k történetében most szereztek először érmet — érmeket — a magyar fiatalok.)

Büki Péter

Véradó vasutasok

A hatvani városi Vöröskereszt vezetősége és a kórház vértranszfúziós állomása Hatvan vasútállomáson négy alkalommal tartott önkéntes véradó napot. A négy véradó napon 113 liter életmentő vért adtak a műtétekhez és a betegek gyógyítására.

Élenjárt a véradásban Vámosgyörk pályamesteri szakaszának dolgozói közül *Medve János* pályamester, aki negyvenszeres véradó lett. Kál-Kápolna gépesített mozgó pályamesteri szakasz dolgozói is valamennyi véradó napon részt vettek.

„Szórakoztató" műsorok gyerekeknek, felnőtteknek

A Törekvés Művelődési Központ decemberi rendezvény-programját az intézmény vezetői úgy állították össze, hogy a gyerekektől a felnőttekig mindenki megtalálja a kedvére valót. A szórakoztató műsorok közül ezúttal háromgenerációs rendezvényre hívjuk fel a „Töribe" látogatók és minden érdeklődő figyelmét.

December 6-án, vasárnap, 15 órai kezdéssel magyarnótadélutánt rendeznek. Fellépnek: *Nógrádi Tóth István, Molnár László, Cseke Júlia* és még sokan mások.

A következő hét végén, december 12-én, szombaton, délelőtt 10 órától, a Póker együttes *Mikulástól—karácsonyig* című zenés gyermekműsorát mutatják be.

A táncolni, szórakozni vágyó fiatalokat szombatonként — este 19—24 óra között — Rock-And-Roll Partira várják.

Diabétesz világnap

Ünnepi megemlékezés a MÁV-kórházban

Mint arról lapunk legutóbbi számában hírt adtunk, november 14-én, a diabétesz világnap alkalmából a Vasutas Cukorbetegek Egyesülete ünnepi megemlékezést rendezett a MÁV-kórházban. A több száz érdeklődő nem bánta meg, hogy ezen a szombaton feláldozta szabadidejét. A szervezők sokrétű programról gondoskodtak. A zsúfolásig megtelt konferenciateremben neves előadók, vetítőképes előadásaikban hívták fel az érdeklődők figyelmét a cukorbetegségek kialakulására és az ellene való védekezés lehetőségeire, nem utolsósorban a helyes életmód fontosságára.

A szervezők gyakorlati tanáccsal és élelmiszertermékbemutatóval is szolgáltak széles skálán mutatva be a diabetikus ételeket és italokat. Belföldi és külföldi cégek gyógyszer és gyógyászati segédeszközöket vonultattak fel. A gógyszerek hatásmechanizmusaira jól felkészült szakemberek szóban adtak választ az érdeklődőknek. A diabetikus élelmiszertermékeket megkóstolhatták a jelenlévők, sőt vásárolni is lehetett.

A helyszínen a szakorvosok, asszisztensek több száz ember vérnyomását, vércukor- és koleszterinszintjét mérték meg. Azokat, akiknek a meresi eredménye pozitív volt, egészségügyi tanáccsal látták el.

Pásku

Robbanóanyagot loptak a Ferencvárosi pályaudvarról

Újsághír. A Ferencvárosi rendező pályaudvaron október 22-én hajnalban egy vasúti teherkocsiból ismeretlen tettes három darab, 25 kilogrammos ládában fuvarozott ipari robbanóanyagot tulajdonított el. Az Országos Rendőrfőkapitányság és a MÁV Vezérigazgatóság nettó százezer forint jutalomban részesíti azt a személyt, aki a tettesről nyomra vezető információt nyújt a rendőrség részére.

★

Két hónapon belül már másodszor dézsmálták meg a robbanóanyagokat szállító vasúti szerelvényeket. Most 75 kilónyi, bányászati célokra használatos robbanószer tűnt el Budapesten. Miként történhetett ez? — erről érdeklődtünk *Bencsik Lászlótól,* a MÁV Vasútbiztonsági Iroda vezetőjétől.

A robbanóanyag tranzitküldeményként Sopronnál „lépett be" az országba, s Biharkeresztesnél hagyta volna el hazánkat. *A veszélyes anyagot szállító vasúti kocsit, akár a TIR-jelzéssel ellátott kamionokat, ólomzárral látták el.* Ez a plomba a soproni határállomáson még érintetlen volt nem úgy viszont Ferencvárosban. A teherpályaudvaron vették észre a zár megbontását, amikor egy másik szerelvényre kapcsolták át a vagont. Mivel a szállítmány a határtól gyorsteherként érkezett, kizárt, hogy ez idő alatt dézsmálták volna meg a rakományt. Minden jel arra mutat hogy az ismeretlen vagonfosztogatók a Ferencvárosi pályaudvaron jutottak — egyelőre rejtélyes körülmények között — a veszélyes robbanóanyag birtokába. A rendőrség — közreműködésünkkel — nagy erőkkel folytatja a nyomozást az elkövetők kézre kerítésére.

Az ÖTA jóvoltából

Három hét Balatonboglároon

A balatonboglári MÁV-üdülőbe szólt a beutalás. Már érkezésünkkor kellemes meglepetésben volt részünk. Az üdülő vezetője, *Betlehem István,* egy Furgon gépkocsit küldött ki értünk a vasútállomásra, s a sofőr kezünkből kivéve a csomagokat, befuvarozott az üdülőbe. Jó érzéssel tapasztaltuk, hogy az üdülőbe való érkezésünkkor a vezető s közvetlen munkatársai tisztelettel és udvariasan foglalkoztak velünk. Olyan szobákat kaptunk, ahol még tv is volt. A finom ételek a konyhaszemélyzet munkáját dicsérik.

Az üdülő vezetőjének és helyettesének, *Vincze Miklósnénak,* az állandó érdeklődése, segítőkészsége mindenkinek jólesett. Az ÖTA segélyezési bizottságától is megiátogattak bennünket, és az elszállásolás, az étkezés, és a szórakozás lehetőségeiről tájékozódtak. Tájékoztattak bennünket az ÖTA eddigi és jövőbeni tevékenységéről is. Ez a figyelmesség a MÁV-nyugdíjasokkal való törődést jelzi.

Magam és feleségem, de az ott és akkor üdülő nyugdíjasok nevében is megköszönöm a három hetet, hiszen ez nem szociális, hanem osztályon felüli üdülés volt.

Bognár Péter
MÁV-nyugdíjas

A MÁV Békéscsabai Nevelő- és Diákotthon fenntartásában működő majorette-csoport most ünnepli megalakulásának ötödik évfordulóját. A középiskolás lányokból álló együttes, a helybeli vasutas-fúvószenekar kíséretével, számos megyei és megyén kívüli kulturális és sportrendezvénynek volt már közreműködője. Jelenleg új műsorral készülnek a következő év szerepléseire

Resti

Hírül adták az újságok: „*A vasúti utasellátó éttermek visszakapják régi nevüket, ujból resti várja a betérő utazókat.*"

No, mégis vannak közörömeink... Mert a resti „nyereséges".

Egyrészt nyelvileg. A nehézkes, körülményes utasellátó étterem helyett könnyebben kimondható, rövid, sőt játékos is. Az idegen restaurant szó tömetszésével és a kicsinyítőbecéző képző hozzáadásával (rest+i) született 1924-ben. (Hasonló szóalkotási móddal jött létre például a direktorból a diri, a cigarettából a cigi, a minimálisból a mini, a „fodbal" ejtésből a foci.)

Nem a nyelvi, formai érték itt a legfontosabb. Hanem a tartalmi. A lényegbeli. A korábban kollektivizálódott, elszemélytelenedett közállapot visszaszorította a régi hagyományú, emberközeli kapcsolatformákat és szintereket. A gépesítés szogyártmánya lett a vendéglátóipar, a vendéglő helyett a vendéglátóipari egység, s az egykoron jól hangzó (megvendégelést jelentő) kocsma „ideologikusan" italbolt, „európaiasan" drinkbár.

Hasonló okból következtek be ezek a szóváltások is: *inas — ipari tanuló, paraszt — mezőgazdasági dolgozó, mester — művezető, suszter — cipész, mozi — filmszínház, üzlet — butik, bolt — shop, ABC — szupermarket.*

Ha elakad a kocsi (illetve a gépjármű), kicsit visszatolat a sofőr (a gépkocsivezető), utána próbál előrehaladni. Ezt a társadalmi mozgást jelzik a visszatérő szavak is. Most tehát újra resti, vendégfogadó, patika, fűszeres (a sarki), cserkész, iskolaszék, polgártárs, községháza, városháza.

Persze ezek önmagukban csak szavak, elnevezések.

Ha csupán újravakoljuk kívülről a roggyant házat, hamis látszatot mutatunk a világnak. Miként tesszük, ha átragasztjuk a kövidinkás üveget tokaji aszú feliratura.

Öntsünk újbort a pohárba!

Ne csak a restiben...

— y —

Lakáscsere

Elcserélném Rákos úti másfél szobás, világos konyhás, központi fűtéses, telefonos MÁV-lakásomat tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Vidékre is. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: minden kedden egész nap a 169-9281-es telefonszámon.

Eladó Ceglédbercelen 110 négyzetméteres családi ház. Érdeklődni lehet: Kovács Pál, Ceglédbercel, Iskola u. 76. Telefonon a 112-8670/113-as városi, vagy a 42-30-as üzemi számon.

Eladom vagy elcserélem ceglédi, 49 négyzetméteres 2 szobás, összkomfortos öröklakásomat budapesti hasonló lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: a 134-2771-es városi vagy a 14-37-es üzemi telefonszámokon 9—16 óráig.

Eladó Táplószelén 300 négyszögöles ház, építésre alkalmas telek, fiatal gyümölcsfakkal, az állomástól 5 percre. (Villany, víz bevezetése megoldható.) Érdeklődni lehet: Árvánné, 49-18-as üzemi vagy a 169-5063-as városi telefonszámokon.

Elcserélném nyíregyházi 1,5 szobás, 36 négyzetméteres, OTP-s, II. emeleti, összkomfortos lakásomat budapesti hasonló lakásra. Minden megoldás érdeke. Érdeklődni lehet: hétköznap 7—15.30-ig a 01/12-97-es üzemi és a 112-868-as városi telefonszámokon.

Elcserélném budapesti, Kerepesi út 1. szám alatti, 41 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint József Attila lakótelepi garzont, 2 szobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01 57-34-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Kerepesi úti, 57 négyzetméteres, 2 szobás MÁV-bérlakásomat 2,5—3 szobás MÁV-lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: 12-16, vagy a 22-04-es üzemi telefonszámokon, Csonde Péternél.

Elcserélném Gacsály községben (debreceni ut.) 59 négyzetméteres, elkerítés, melléképület pincepadlás, teljesen külön álló szolgálati lakásomat pesti vagy Pest környéki másfél szobás lakótelepi lakásra. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: az 56-32 55-67-es üzemi telefonszámokon Farkas Józsefnél.

Elcserélném tatabányai 66 négyzetméteres, 2 szobás, felújított komfortos, első emeleti, nem panel, pincével, padlással és udvarral rendelkező szolgálati lakásomat budapesti vagy Pest környéki hasonlóra. Érdeklődni lehet: a 02 17-33-as üzemi telefonszámon munkaidőben vagy az 531-1271-es városi telefonszámon, 17 óra után.

Elcserélném vagy eladnám kőbányai, 1 plusz 2 félszobás, telefonos, összkomfortos 53 négyzetméteres öröklakásomat budapesti lakásra MÁV-dolgozóval is. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet a 01 68-07-es üzemi vagy a 113-1283-as városi telefonszámokon, 7—15 óráig (Balkusnénál).

Eleserélném dombóvári, második emeleti, 52 négyzetméteres, kétszobás, önkormányzati, MÁV-bérlőkijelölésű lakásomat egyszobás, telefonos, erkélyes, összkomfortos, legfelső emeleti, budapesti önkormányzati lakásra. Érdeklődni lehet az esti órákban 18-20 óra között a 74/66-799-es telefonszámon.

Eleserélném debreceni, Füredi u. 45/B. 41 számú, 57 négyzetméteres, kétszobás, étkezős, felújított, önkormányzati, megvásárolható, összkomfortos lakásomat, budapesti önkormányzati vagy MÁV-bérlakásra. Lehetőleg komfortosra, gázfűtésesre. Lehet másfél lakás is. Érdeklődni lehet: a fenti címen vagy 16 óra után a 164-3411-es városi, vagy napközben a 64-83-as üzemi telefonszámon Palházi Béla.

Eladó komáromi, 49 négyzetméteres öröklakás vagy Budapest környéki hasonló lakásra cserélhető. Érdeklődni lehet a 01/63-26-os telefonszámon, vagy Komárom, Csokonai ut 19. II/11. Seres.

Eleserélném balatonfenyvesi 2 szobás, kertes, csendes MÁV-lakásomat bármilyen budapesti 1 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: a 149-9702-es telefonszámon egész nap.

Optimizmus
(Rák Béla rajza)

Meghosszabbított részvétel

Hazánk 1997-ig meghosszabbítja részvételét az ENSZ Európai Vasútfejlesztési Projectben. A programban feltérképezik az európai vasúti hálózatot és ajánlásokat dolgoznak ki a hálózat egységes fejlesztésére.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sandor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122 9372, üzemi: 10-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—5375. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 * * *

Év végén a legtöbben számvetést készítünk. Elértük-e amit tavaly ilyenkor terveztünk?

(7. oldal)

Nem szabad lebecsülnünk a megegyezés jelentőségét, ugyanakkor azt is látnunk kell, hogy az alapvető problémákból, amelyek talaján a vészhelyzet kialakult, tulajdonképpen semmi sem oldódott meg.

(3. oldal)

Két rendész halála. Szolgálat közben vesztették életüket. A VSz segélyt adott.

(9. oldal)

Azok a hajléktalanok, akik most keresnek menedéket a Keletiben, jobbára fiatalok, s ennek megfelelően jóval agresszívabbak, mint az eddig ott dekkoló csövesek.

(10. oldal)

Ára: 5 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXVI. ÉVFOLYAM, 23–24. SZÁM A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1992. DECEMBER 18.

Maratoni tárgyalások után

Megállapodás a kormány és a szakszervezetek között

A vasút működőképessége nemzetgazdasági érdek

December 9-én éjjel megállapodtak a kormány és a vasutas-szakszervezetek képviselői a MÁV és a munkavállalók helyzetének olyan módon való rendezésében, amely lehetővé tette a kétnaposra tervezett általános sztrájk elkerülését. A kormányt a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, a pénzügyminiszter, valamint a munkaügyi minisztériumi államtitkár-helyettes képviselte. A dolgozókat a Vasutasok Szakszervezete, a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, a Vasutas Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége és a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége vezetői képviselték.

A MÁV vezetése októberben értékelte a vasút helyzetét és arra a következtetésre jutott, hogy 1993-ban csak rendkívüli intézkedések árán tartható fenn a működőképesség. A sajtóban is megjelent tervezett intézkedések közül a legfontosabbak a következők voltak:

Mintegy 1500 km gyenge forgalmú vonalon — 268 települést érintően — a forgalom szüneteltetése. Áttérés a vasútüzem két műszakos üzemeltetésére, vagyis 22—06 óra közötti időben a vonatközlekedés szüneteltetésére. A vasutas munkavállalók közül 20-25 ezer főnek felmondással a munkaviszonyát megszüntetik, a kollektív szerződésben szabályozott többletjuttatásokat megvonják (műszakpótlék stb.).

Törlik a 13. havi fizetést. 1993. évre nem hajtanak végre fizetésemelést, a szociálpolitikai kiadásokat (intézmények bezárása, étkezési hozzájárulás megszüntetése, sport- és jóléti intézmények karbantartásának törlése stb.) visszafogják.

A felsorolt tervezett intézkedések kedvezőtlenül érintették volna a lakosság jelentős részét, de különösen a vasutasságot. A tömeges elbocsátás mellett a megmaradó dolgozók életszínvonala körülbelül 30 százalékkal csökkent volna.

A számba vett intézkedések nagy felháborodást váltottak ki a vasutas munkavállalók széles köreinél és az érdekképviseleti szerveiken keresztül, így elsősorban természetesen a Vasutasok Szakszervezetének közvetítésével erőteljes tiltakozást jelentettek be. Kezdettől fogva mindenki tisztában volt azzal, hogy ezekre az intézkedésekre a MÁV vezetése azért kényszerül, mert nem rendezettek a vasút és az állam (kormány) kapcsolatai. *Az állam, mint tulajdonos évek óta nem adja meg azt a gazdasági (pénzügyi) segítséget, amelyet az európai vasutak a költségvetésből kapnak.* A kritikus helyzet kialakulását közvetlenül az áruszállítások rohamos csökkenése, a bel- és külföldi tartozások felhalmozódása idézte elő.

Könnyű volt felismerni, hogy a válságos helyzet feloldását csak a kormány hatékony pénzügyi segítsége jelentheti. Ezért az érdek-képviseleti szervezetek nem a vasút vezetéséhez fordultak a lakosságot és a vasutasságot egyaránt sújtó helyzet rendezése érdekében, hanem a kormányhoz, illetve az azt képviselő szaktárca és pénzügyi vezetéshez.

(Folytatás a 2. oldalon.)

Az új közlekedéspolitika tükrében

Ígéretes a MÁV jövője

Exkluzív interjú Kálnoki Kis Sándor helyettes államtitkárral

A Magyar Államvasutak tíz éve kezdődött, s azóta folyamatosan tartó leépülése a mélypontjához, működőképessége határához érkezett. A kritikus állapot egyik előidézője a bevételt hozó fuvarozási teljesítmények drasztikus csökkenése, míg a másik az állam fokozatos kivonulása a vasút finanszírozásából. A beruházások 1980 óta állandóan csökkennek. A pályák elhasználódtak, a járműpark elöregedett. A vasút az évek során felélte tartalékait. Műszaki eszközeinek romló állapota miatt a hálózat jelentős részén sebesség- és tengelykorlátozást vezettek be. A különböző veszteségeket pedig a MÁV csak olyan drasztikus költségcsökkentő intézkedéssorozattal tudná ellentételezni, amelyek súlyos gazdasági, társadalmi, politikai konzekvenciákkal és a vasutasok életszínvonalának érezhető csökkenésével járnának. A szakemberek a kiút lehetőségét az új közlekedéspolitikától és a vasúti törvénytől remélik.

Önkéntelenül adódik a kérdés: Jogos-e a várakozás? Mit ígér a MÁV-nak s a még reménykedő vasutasoknak a hamarosan a parlament elé terjesztett közlekedéspolitikai koncepció? Erről kértünk és kaptunk exkluzív interjút Kálnoki Kis Sándortól, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium közlekedést felügyelő helyettes államtitkárától.

— Miért van szükség új közlekedéspolitikára?

— Közlekedési rendszerünk tulajdonviszonyai, működtetési, finanszírozási rendszere, túlméretezett — korábban tisztán állami — szervezete ma már nem felel meg a társadalmi gazdasági átalakulás, az Európához csatlakozó piacgazdaság követelményeinek. *A korszerűtlen, hiányos és leromlott közlekedési rendszer akadályozza a tőkemozgást, a befektetéseket, a mobilitást és az európai integrálódást.*

— Mik a főbb célkitűzései?

— Az egyes alágazatok műszaki fejlesztése fő irányainak — hálózatfejlesztés, létesítményigény, járműrekonstrukció stb. — meghatározása. A lemaradások felszámolásának és a Budapest centrikusság oldásának a részletei kimunkálhatók. Tulajdonképpen ez nagyrészt már megtörtént. A kormány és a parlament elé került a közúti hálózat. Jelenleg széles körű vitára bocsátott vasúti fejlesztési programot.

A politikai és gazdasági rendszerváltozás megnyitotta a lehetőségét és egyben bizonyította a szükségességét is annak, hogy a piacgazdasághoz alkalmazkodó tulajdonosi struktúra alakuljon ki. Ezzel egyidőben, az újonnan kialakuló tulajdonosi struktúrához igazodva változik meg a feladat és a felelősség elhatárolása az állam, az önkormányzatok és a vállalkozások között.

Közcélú jellege miatt *az állam és az önkormányzatok tulajdonában kell tartani a vasút- és a közúthálózat meghatározó részét, a víziutat, néhány stratégiai fontosságú kikötőt és repülőteret.* A terjesztett létesítmények működtetésében és a szállítási tevékenység lebonyolításában lehetővé kell tenni, hogy mind nagyobb szerepet kapjon a magántőke. A közlekedéspolitika célrendszerének ugyanakkor meghatározó eleme kell hogy legyen az ökológiai szemlélet általánossá tétele, mind a műszaki tervezésben, mind a megvalósítás és az üzemeltetés közben.

— A minisztériumban készült első anyagnak, melynek alapján több fordulós szakmai vitát rendeztek, milyen volt a fogadtatása?

— A Közlekedéstudományi Egyesület különböző szervezeteinek a véleményezése, a vitaülések, két országos konferencia, a környezetvédelmi mozgalmak körében rendezett

(Folytatás a 4. oldalon.)

Emléktábla

Baross Gábor halálának 100. évfordulója tiszteletére december 4-én Békéscsaba állomás főbejáratánál emléktáblát avatott a város önkormányzata, a békéscsabai Városvédő és Városszépítő Egyesület és az állomásfőnökség. Ünnepi beszédet az idén alapított *Baross Gábor*-díj birtokosa, *Tóth Imre* vasútigazgató mondott.

Tóth Imre beszédében méltatta Baross Gábor életútját, kiemelte munkásságát, amely során többek között létrehozta a Vasúti Tisztképző tanfolyamot, nevéhez fűződik a fiumei kikötő építése, a dunai hajózás fejlesztése, a vaskapui szabályozása, a vasutak államosítása, a magyar nyelv kötelezővé tétele az államvasutaknál.

Egy helyi vonatkozású történet is fennmaradt Baross Gáborról. 1888. március 20-án megjelent Békéscsabán és a helyszínen irányította a Körösökön lévő árvízi munkákat. A veszélyt látva, a gátak építési költségeit a kormányra vállalva, megmentette a várost és lakosságát az árvíz pusztításától.

Emléktábláját a vasutasok tisztelgése és a vasutas fúvószenekar zenéje mellett koszorúzták meg.

— g —

Kellemes karácsonyi ünnepeket, boldog, békés új esztendőt kívánunk minden Kedves Olvasónknak!

Lapzárta után

Ülésezett a tanács és a választmány

Lapzárta után, december 14-én ülésezett a vasutas-szakszervezet tanácsa, két nap múlva pedig a választmánya. A tanács állást foglalt a VSz jogsegélyszolgálatának szervezeti átalakításáról, működtetéséről, majd *Papp Pál* elnök tájékoztatta a résztvevőket a kormány és a vasutas-szakszervezetek közötti érdekegyeztető tárgyalások eddigi eredményeiről. Ezután megvitatták a kedvezményes üdültetés rendszerének módosítását.

A VSz választmánya tájékoztatót hallgatott meg a kormány és a vasutas-szakszervezetek közötti érdekegyeztető tárgyalások eredményeiről, majd a testület megvitatta a VSz 1993. évi költségvetésének irányelveit.

A fontosabb témákról lapunk januári számában részletesen írunk.

Megállapodás a kormány és a szakszervezetek között

A vasút működőképessége nemzetgazdasági érdek

(Folytatás az 1. oldalról.)

Ki kell emelni a Vasutasok Szakszervezetének kezdeményező szerepét és erőteljes fellépését. Ez a szakszervezet hirdette meg először a figyelmeztető sztrájkra való felhívást, amely tiltakozás volt az országos gazdasági (kétkulcsos áfa bevezetése stb.), és a vasutasságot érintő különböző tervezett intézkédések ellen egyaránt. Ehhez a felhíváshoz csatlakoztak a bevezetőben felsorolt szakszervezetek, amelynek jelentősége elsősorban abban volt, hogy bizonyítást nyert: súlyos helyzetben a különböző érdek-képviseleti szervek össze tudnak fogni a munkavállalók érdekeiért. Ez az egység, ez az összefogás a tárgyalások során megmaradt és ez biztosan hozzájárult az elért eredményekhez.

A felsorolt érdeksérelmek orvoslásáért a tárgyalássorozat két síkon indult el. Az országos kérdésekben (szociális intézkedések, minimálbér, konpenzációs lehetőségek stb.) az Érdekegyeztető Tanácsban a kormány, a szakszervezeti konföderációk és a munkaadók között, a vasút és a vasutasság érdekében először a tárca, majd később a kormány más tagjaival is.

Ismert, hogy a meghirdetett, majd november 23-án végrehajtott kétórás figyelmeztető sztrájk nyugodt légkörben, szinte az összes érdekelt munkavállaló egységes fellépésével, a közvélemény támogatásával valósult meg. *Ez jelentős mértékben segítette a munkavállalók érdek-képviseleti szerveit az ÉT-tárgyalásokon, majd később a vasutas-szakszervezeteket a kormány képviselőivel folytatott megbeszéléseken.* Az ország lakosságát érintő kérdésekben folyó ÉT-tárgyalások végül is megállapodással zárultak, így az országos általános sztrájk lekerült a napirendről. Maradtak a vasút helyzetével összefüggő rendezetlen problémák, amelyek egy része közvetlenül a lakosság többségét is érintette.

A kormány képviselői és az öt vasutas-szakszervezet között a korábban felsorolt témákban, több alkalommal, néhányszor az éjszakai órákig tartó tárgyalások folytak.

A kormány a követelésekkel szembeni elutasító magatartásában indokként legtöbbször az ország általános gazdasági helyzete, a kapacitásában túlméretezett vasút finanszírozási indokolatlansága, a nagyarányú veszteség, a szervezeti átalakulás lassúsága, a nemzetgazdaság egyéb részeinek bérviszonyai stb. hangzottak el. Ezzel szemben a vasutas-szakszervezetek — különösen a Vasutasok Szakszervezete — hangsúlyozta, *a vasút működőképességének fenntartása nemzetgazdasági érdek, abban a tulajdonosnak, az államnak van elsődleges felelőssége.* A MÁV évek óta nem kapja meg azt a költségvetési támogatást, mint a nyugat-európai vasutak, a személyszállítási tevékenység veszteségei már nem fedezhetők az erősen lecsökkent áruszállítási nyereségből. A vasút műszaki állapota erősen leromlott, a behajthatatlan követelések okozta problémák nem róhatók fel a vasútnak. Az átalakítás, a szervezés csak fokozatosan valósítható meg. A létszámleépítések, elbocsátások folyamatosak lehetnek. *A vasutasság eddig elért vívmányai* (átlagbér, kollektív szerződés, 13. havi fizetés, szociális ellátás stb.) *nem túlzottak,* sok tekintetben elmaradnak más területek munkavállalóinak juttatásaitól, ezektől visszalépni nem lehet.

Sokszor, időnként kemény hangnemben is ütköztek az érvek és ellenérvek, míg a követelések nagy részében végül 9-ére virradó éjszaka 2 óra tájban a bérfejlesztés mértékében is megtörtént a megállapodás. Így elkerülhetővé vált a kétnapos sztrájk, az egész országot megrendítő fenyegetettsége. *A következőkben összefoglaljuk a megállapodások lényegét.*

Változott a kormány álláspontja a vasútpolitikában. A kormány a parlament elé terjesztette a közlekedéspolitika téziseit, az új vasúttörvény tervezetének egyeztetését a szakszervezetekkel megkezdték. A kormány a törvény tervezetét január 31-ig a parlament elé terjeszti.

Nem kerül sor 1993-ban 1500 kilométeren a vasútforgalom szüneltetésére, a két műszakos munkarend bevezetésére.

Nem lesz tömeges elbocsátás. Az alaptevékenységhez szükséges létszám-meghatározás a szakszervezetek véleményezési joga mellett történik. A leválasztásra kerülő szervezeti egységek esetében legalább 80 százalékban a kapacitások finanszírozását biztosítják. 13 500 nem alaptevékenységet végző munkavállaló további foglalkoztatása 1993-ban — két ütemben — gazdasági társaságokban történik.

A MÁV átadta a szakszervezeteknek az 1993. évi foglalkoztatási tervét, amelyben 5000 fős csökkenés szerepel, de ennek jelentős része természetes lemorzsolódás útján (nyugdíjazás stb.) valósul meg.

Meg lehet tartani a kollektív szerződés vívmányait. Az 1992. évre érvényes kollektív szerződés gyakorlatilag változatlan tartalommal — ide értve a 13. havi fizetést is — 1993. december 31-ig érvényben marad. A kormány a tényleges létszámcsökkentéssel kapcsolatban fellépő végkielégítés finanszírozását mintegy 3 milliárd forint értékben, a törvényben meghatározott mérték szerint biztosítja. *Ebből az összegből lehetővé válik az elbocsátásra kerülő dolgozók kedvezményeinek megváltása is.* A végkielégítés törvényes mértéke és ez a megváltási összeg együtt a kollektív szerződésben biztosított végkielégítési összeg fizetését teszi lehetővé.

Talán a leghosszabb ideig tartó vitát a béremelés mértéke váltotta ki. A szakszervezetek követelése a tarifára való 100 százalékos ráállás gyakorlatilag 33 százalékos béremelést jelentett, amely később 15 százalékra módosult. Ezzel szemben a kormány tekintettel a MÁV rossz gazdasági helyzetére — semmilyen béremelést nem tartott lehetségesnek. A béralku végeredménye:

— *a kormány fedezetet biztosít 6,9 százalékos béremelésre 2,7 milliárd forint értékben,*

— *lehetővé teszi, hogy a létszámcsökkenésből származó bérköltség-megtakarítás 50 százalékát bérfejlesztésre fordítsák.*

A bérintézkedésekre április 1-jétől kerülhet sor, és nem visszamenőleges hatállyal. Azt is kiszámították, hogy az 1992. évi bérjellegű intézkedések (az új Munka Törvénykönyve hatásai, a kényszerszabadságolás, részmunkaidős foglalkoztatás elmaradása) 1993. évre áthúzódó hatása 5,2 százalékos bérnövekedést eredményez.

Összességében havi átlagban 4000 forint/fő béremelés valósulhat meg. A most folyó részletes elemzések arra engednek következtetni, hogy összességében 20 százalék körüli bérnövekedés lehetséges a MÁV alaptevékenységében foglalkoztatott dolgozóknál. Ez a béremelési lehetőség körülbelül 86-88 százalékos mértékű ráállást biztosíthat a tarifatáblázat értékeihez. A bérfejlesztés tényleges megvalósítása és a tarifatáblázatra való ráállás mértéke (a bérszabályzat indokolt módosítása) a MÁV vezetésével való további tárgyalások eredményétől függ.

A MÁV 1993. évre prognosztizált veszteségeinek fedezésére, amelynek mértéke kormányzati segítség nélkül 18,8 milliárd forintra becsült — a kormány támogatást biztosít. Anélkül, hogy részleteznénk a kormány különböző címeken jutatott összegeit, a MÁV tervezett költségcsökkentő és bevételnövelő intézkedéseit, megállapítható, hogy a veszteség elkerülhető. Itt is érdemes kiemelni, hogy a kormány csupán a bérjellegű kiadások növekedésének fedezésére 5,7 milliárd forintot ad, (2,7 milliárdot béremelésre, 3 milliárd forintot végkielégítésre).

Összegezve megállapítható, hogy a szakszervezetek követeléseit döntő mértékben teljesítették. Köszönhető ez elsősorban a Vasutasok Szakszervezete tagsága határozott fellépésének, a szakszervezetek összefogásának, és az eredményesen végrehajtott kétórás figyelmeztető sztrájknak

S. J.

A vasútegészségügy dolgozóinak figyelmébe

A közalkalmazotti törvény gyakorlati alkalmazása

Ez év július 1-jétől a korábbi Munka Törvénykönyve helyébe három törvény lépett. Az új Munka Törvénykönyve a gazdálkodószervezeteknél, vállalatoknál és vállalkozásoknál létesített munkaviszonyra, a közszolgálati törvény a közigazgatásban (önkormányzati hivatalok, köztársasági megbízotti hivatalok, minisztériumok) dolgozó hivatalnokok közszolgálati jogviszonyára, a közalkalmazottak jogállásáról szóló törvény az oktatási, egészségügyi, szociális, közgyűjteményi és közművelődési, művészeti, tudományos területen foglalkoztatott dolgozók közalkalmazotti jogviszonyára vonatkozik. Fontos tudni, hogy amit a közalkalmazottak jogállásáról szóló törvény nem tilt vagy nem szabályoz, arra az új Munka Törvénykönyve rendelkezéseit kell alkalmazni.

A közalkalmazotti törvény hatálya a vasútegészségügyi szolgálat dolgozóira is kiterjed. A Vasutasok Szakszervezete fontos feladatának tartja, hogy segítse a törvény gyakorlati alkalmazását. E cikk keretében ismertetjük a törvény végrehajtásával kapcsolatos legfontosabb feladatokat.

A közalkalmazotti jogviszonnyal összefüggő kérdéseket helyi szinten kollektív szerződés és a közalkalmazotti szabályzat rendezi. Kollektív szerződést a munkáltató és a szakszervezet köthet. A Kjt. (közalkalmazotti törvény) csak az intézmény és a szakszervezet között teszi lehetővé a kollektív szerződés kötését. Minden intézménynél egy kollektív szerződés köthető. *A budapesti MÁV Kórházban a munkáltató és az ott működő szakszervezetek megkezdték az egyeztető tárgyalásokat a kollektív szerződés megkötése céljából.* Általános elv, hogy amit jogszabály kötelezően nem szabályoz, illetve nem tilt, az a kollektív szerződésben megállapodás tárgya lehet. Néhány fontosabb szabályozandó témát megemlítünk: munkarend, munkaruha-juttatás feltételrendszere, pótszabadság, túlmunka felső határa, összeférhetetlenség, illetménykiegészítés mértéke és feltételei, tizenharmadik havi illetmény kifizetésének időpontja, idegennyelv-tudási pótlékra jogosító munkakörök, közvetlen kártérítésre kötelezés mértéke, leltárfelelősség feltételei és terjedelme stb.

A kollektív szerződés szakszervezeti hovatartozástól függetlenül minden közalkalmazottra kiterjed, aki az adott munkáltatóval közalkalmazotti jogviszonyban áll.

A munkáltatóval közalkalmazotti jogviszonyban álló közalkalmazottaknak új szerve lesz a jövő év márciusában megválasztásra kerülő közalkalmazotti tanács.

A közalkalmazotti tanácsot egyetértési jog illeti meg a jóléti célú pénzeszközök felhasználása, illetve az ilyen jellegű ingatlanok hasznosítása tekintetében. Ez érdemi beleszólási jogot jelent meghatározott körben, tehát korlátozza a munkáltató rendelkezési jogkörét.

A közalkalmazotti tanácsnak ezenkívül véleményezési jogot biztosít a Kjt., a munkáltató döntését megelőzően azon kérdésekben, amelyek a közalkalmazottak egzisztenciáját hosszabb távon meghatározzák. A véleményezési jog lényegesen tágabb körben illeti meg a közalkalmazotti tanácsot, mint az egyetértési jog. Egyetértési jog esetén a munkáltatót köti a közalkalmazotti tanács álláspontja, a véleményezési jognál ilyen kötöttség nincs a munkáltatóra nézve, ez azonban nem vezethet felelőtlen munkáltatói magatartásra. A véleményeztetési kötelezettség megsértésével hozott munkáltatói döntés jogszabályba ütközik, s emiatt úgy kell tekinteni, mintha meg sem hozták volna. Véleményeztetési jogkörbe tartozik: a gazdálkodásból származó bevétel felhasználása, a belső szabályzat nagyobb csoportot érintő munkáltatói intézkedés, korengedményes nyugdíjazás, rehabilitáció, képzési terv, munkarend és a szabadságolási terv.

A közalkalmazotti tanács egyik legfontosabb jogosítványa, hogy a munkáltatóval közösen a közalkalmazotti szabályzatot megalkossa. Figyelemmel arra, hogy a legtöbb intézményben kollektív szerződést is kötnek, a két szabály nem rendezheti ugyanazon kérdéseket, mert ez ellentmondásos helyzetet teremtene. Fő szabály, hogy a közalkalmazotti szabályzat nem rendezheti a kollektív szerződésre tartozó kérdéseket, kivéve, ha nincs kollektív szerződés az adott intézménynél.

A közalkalmazotti törvény végrehajtásával kapcsolatban országos viszonylatban a legtöbb vitát az előmeneteli és illetményrendszerre vonatkozó szabályok váltották ki. A Kjt. 89. § (1) bek. szerint a törvénynek a közalkalmazottak illetmény-előmenetelére vonatkozó rendelkezését 1994. január 1-jétől kell alkalmazni. E szakasz értelmezésénél sokan figyelmen kívül hagyták a 85. § (6) bekezdését, amely rögzíti, hogy „illetmény" alatt a személyi alapbért (ennek összege a kinevezési okmányban rögzítve van) kell érteni. *Az illetmény-előmeneteli rendszer táblázata címet viselő Kjt. melléklet is egyértelműen a személyi alapbérre vonatkozik.* A hatályba léptető rendelkezés szövege a következő: *„a közalkalmazottak illetmény-előmentelére vonatkozó rendelkezést 1994. január 1-jétől kell alkalmazni".*

Egyértelmű, hogy ez a személyi alapbér emelkedés rendszerére vonatkozik, ebbe pedig nem tartozik bele a tizenharmadik havi fizetés, illetve a jubileumi jutalom. Az előmeneteli rendszer lényege, hogy minden közalkalmazottat jogviszonyban töltött ideje alapján be kell sorolni egy adott fizetési osztályba, s azon belül is egy fizetési fokozatba.

A Kjt. hivatkozott mellékletében minden osztály, minden fokozatához különféle szorzószámokat ad meg. Ezeket kell szorozni az A/1 fizetési fokozat összegével. Ez az A/1 fokozat a legalacsonyabb illetmény. Ezt az összeget 1994. január 1-jétől az Országgyűlés fogja minden évben meghatározni. Ezen illetményrendszert rendeli a Kjt. 89. § (1) bek. 1994. január 1-jétől bevezetni. Ezen időponttal az illetménytábla szerinti fizetések alsó határként szolgálnak, ami azt jelenti, hogy a közalkalmazottnak legalább annyi fizetést kell majd adni, amennyi a fizetési osztályhoz és fokozatához kapcsolódó szorzószám és az Országgyűlés által megállapított A/1 fokozat szorzata.

Fentiekből csak arra a következtetésre lehet jutni, hogy *a tizenharmadik havi illetményre az 1994. január 1-jei határidő nem vonatkozik, tehát már ez évben is jár és fizetni kell.* Ezt támasztja alá a 68. § is, amely feltétel nélkül rendelkezik. „A közalkalmazott minden esztendőben jogosult tizenharmadik havi illetményre, amennyiben az adott évben legalább hat hónap közalkalmazotti jogviszonnyal rendelkezik."

A jubileumi jutalom az alanyi jogon járó jutalom fogalomkörébe tartozik. A Kjt. 78. §-a rögzíti, hogy a huszonötödik, harmincadik, illetve negyvenedik évi közalkalmazotti jogviszonnyal rendelkező közalkalmazottnak jubileumi jutalom jár. Ennek összege, ha a közalkalmazotti jogviszony huszonöt év: kéthavi, harminc év: háromhavi, negyven év: öthavi illetménynek megfelelő összeg.

A jubileumi jutalom olyan járandóság, amelyet a feltételek megléte esetén (az előírt közalkalmazotti jogviszonyban töltött idő elérésekor) *a jogosultnak ki kell fizetni.* A közalkalmazottat túlmunkáért, illetőleg heti pihenőnapon (hetenként kettő pihenőnap jár) végzett munkáért a Munka Törvénykönyve 147., illetve 148. §-ában előírt díjazás illeti meg. Ennek értelmében a közalkalmazottat túlmunkáért a rendes munkabérén felül ötvenszázalékos bérpótlék is megilleti: *Kollektív szerződés vagy a felek megállapodása alapján, bérpótlék helyett, azonos tartamú szabadidő adható.* A szabadidőt a munkavégzést követő hónap végéig kell kiadni. Megjegyezzük, hogy a kollektív szerződés az ötvenszázalékos bérpótléknál magasabbat is megállapíthat.

A heti pihenőnapon munkavégzésre kötelezett munkavállaló a végzett munkáért járó munkabéren felül legalább ötvenszázalékos bérpótlékra jogosult, ha másik pihenőnapot, pihenőidőt kap. Ennek hiányában legalább százszázalékos bérpótlék jár.

Találkoztunk olyan gyakorlattal, hogy a közalkalmazott heti pihenőnapon végzett munkáját nem számolták el, mondván: *„nincs rá pénz."* Ezt a körülményt a heti pihenőnapi munkavégzés elrendelésekor lehet, illetve kell számításba venni, utólag erre hivatkozni jogszerűen nem lehet.

Dr. Garabon Sándor

Sopronban megkezdődött a vasúti csomópont fejlesztése

A Magyar Vasutas október 22-én megjelent számának első oldalán, *Fejlesztés Sopronban* címmel tudósítást közöltünk arról a sajtótájékoztatóról, amelyen *dr. Berényi János,* a GySEV vezérigazgatója elmondotta, hogy az osztrák kormány 129 millió schillinget ajánlott fel a soproni vasúti csomópont fejlesztésére. Ezt az összeget évi 22 millió schillinges bontásban, 1996-ig kapja meg a GySEV.

— Milyen fejlesztéseket hajtanak végre a schilling milliókkal? — Erről kérdeztem a GySEV soproni igazgatóságának műszaki osztályvezető-helyettesét, *Szántó Gyulát.*

— Első lépcsőben, a Ro La terminált építjük ki, amely a kombinált fuvarozás bővítését, a kamionforgalom vasútra terelését lesz hivatott szolgálni.

— Hol kap helyet a terminál?

— A rendezőpályaudvar vámszabadterületén, a konténerterminál előterében. A vágányépítés földmunkái már októberben megkezdődtek. S ahogy ezzel és a területrendezéssel elkészülnek, következnek a többi munkák. Ki kell építeni az utat a közúti kiszolgáláshoz, meg kell építeni a vonatindító vágányt a rakodáshoz pedig a két mobilrampát. El kell végezni az indítóvágány villamosítását és bekötését a biztosítóberendezésbe. A vámszabadterületen belül ki kell alakítani a kamionparkolót. A már meglévő első vágány és a Ro La-vágány közé építjük meg a hatezer négyzetméter alapterületű rakodóterületet. Ez majd kap egy önjáró Mobil-darut. Szerepel a tervben egy olyan épület építése is, amelyben irodák, tartózkodó- és szociális helyiségek kapnak helyet.

— Mi indokolja a személypályaudvar bővítését?

— Elsősorban a megnövekedett nemzetközi személyforgalom. A korábbi években erre az első és a második vágány elegendő volt. Ma néha a harmadik is kevésnek bizonyul. Ezért olyan döntés született, hogy a jelenlegi hatodik vágány csonka lesz, az ötödik és a hetedik közé megépítjük a második szigetperont, hozzá a nemzetközi váróteremből kiinduló aluljáróval.

— Mivel a nemzetközi váróterem is kinőtte már a kereteit ezt is átépítjük — folytatta *Szántó Gyula.* — A meglevő épületen belül végezzük el úgy a bővítést, hogy a jelenleginél több pénztár, tágasabb váróterem álljon az utasok rendelkezésére. Helyet kap benne más is. Így például valutabeváltó, büfé stb.

— Kik kaptak megbízást a beruházások kivitelezésére?

— A Ro La-vágányok és a szivárgók építését a szentesi építési főnökség békéscsabai építésvezetősége, az utakat és a vízelevezető csatornákat a győri útépítő kft., a felsővezetéket a GySEV villamosvonal-felügyelőség, a biztosítóberendezést a szombathelyi MÁV TBÉF végzi.

— Határidők?

— A vámszabadterületen már megkezdett beruházásoknak a jövő év végéig kell befejeződniük. A személypályaudvar bővítése is jövőre kezdődik, a váltókiváltással s a nagyobb munkákkal kilencvennégy végéig kell elkészülni.

(visi)

Nyugdíjastaggyűlés

A váci vasutas-szakszervezet nyugdíjascsoportja november 24-én tartotta második félévi taggyűlését, melyen százhúszan jelentek meg. *Boros Zsigmond,* a helyi csoport elnöke egyebek között elmondotta, hogy a rászorulók közül 21-en kaptak szociális, 27-en vállalati segélyt. Temetési segélyben kilenc hozzátartozót részesítettek. Nyolc idős ember kapott ingyenes, kilenc pedig térítéses üdülőjegyet. Az Egerbe szervezett kiránduláson nyolcvanan vettek részt.

A taggyűlésen megjelent és a vasút helyzetéről tájékoztatót tartott *Nagy Lajos,* Vác állomásfőnöke.

P. L.

A GySEV vállalkozó vasút

Beszélgetés dr. Berényi János elnök-vezérigazgatóval

Az elmúlt évtizedekben, a közlekedési ágazatok közötti versenyben, a közút tonnamilliókat hódított el a vasutaktól. Ez a verseny napjainkban — a gazdasági recesszió hatására — még jobban kiéleződött a fuvarpiac, az áru megszerzéséért. A GySEV-nél már régen felismerték, hogy a hagyományos módszerekkel, csak az alaptevékenységre támaszkodva, nem sok babér terem. Éppen ezért határoztak úgy, hogy olyan kiegészítő tevékenységek után kell nézni, amelyek biztosítják az életben maradást. A kereskedő vasút kialakítása mellett voksoltak. Hogy mi valósult meg elképzeléseikből, hogyan váltak be a több lábon állást szolgáló vállalkazásaik? Erről beszélgettünk dr. Berényi Jánossal, a GySEV elnök-vezérigazgatójával.

— Ha emlékezetem nem csal, a GySEV már két évtizede rálépett arra az útra, amelyet ma kereskedő vasútnak nevezünk.

— *Így igaz. Az első lépéseket a hetvenes évek elején tettük meg. Az akkori vezetők határoztak úgy, hogy a belföldi, és a nemzetközi fuvarpiac ingadozásaiból adódó bevételkiesést kiegészítő tevékenységgel kell pótolni.* Ilyen meggondolásból alakították meg a Raaberspedet, amely a MASPED után a második legnagyobb magyar szállítmányozási cég volt. Ezt az idegenforgalmi és a vendéglátó szervezet, majd a vámszabadterület és a raktárbázis kiépítése követte Sopronban. Ez utóbbi 15 ezer négyzetméter fedett és mintegy 100 ezer négyzetméter rakodóterületet, konténerterminált, a hozzá tartozó javítóbázissal, foglalja magába.

— Minek tulajdonítható az új vállalkozások gyors előretörése?

— *Annak a háttérnek, jó hírnévnek, amellyel a GySEV mind Magyarországon, mind a szomszédos Ausztriában rendelkezik.* Megítélésem szerint nemcsak azáltal lettünk kereskedő vasút, hogy ezeket a vállalkozásokat elindítottuk. A vezetők mindig is tudatában voltak annak, hogy a vasútunkra kerülő árunak csak egy része megy Sopronba. Éppen azért, hogy ezen változtassunk, még az említett vállalkozások előtt, *létrehoztunk egy üzletszervező, üzletkötő csoportot. A hetvenes évek elején — néhány évig — én is ebben a csoportban dolgoztam, amire máig büszke vagyok.* Az volt a feladatunk, hogy Magyarországon keressük fel az export-importőröket, Ausztriában, Észak-Olaszországban, Svájcban és Dél-Németországban pedig azokat a speditőröket, megbízókat, akik a kelet—nyugat irányú kereskedelmi forgalomban nagy szerepet játszottak. Megpróbáltuk föltérképezni a furvairgényeket, majd számításokat végeztünk és fuvarkalkulációkat adtunk a felkeresett cégeknek. Ha úgy láttuk, hogy más határátmenetek kedvezőbbek mint Sopron, még arra is vállalkoztunk, hogy nyereségünk terhére kedvezményt, kocsinként vagy tonnánként prémiumot is felajánlottunk. Ez ma már természetesnek tűnik, de 15-20 évvel ezelőtt még újszerű kezdeményezés volt. Ezzel elértük, hogy megismertek, megkedveltek bennünket, és ma már egyre több áru halad át Sopronon keresztül.

Ahogy a vasúti forgalomban Záhony az ország keleti, Sopron a nyugati kapuja. Hiszen nem kevesebb, mint 3-3,5 millió tonna export, import és tranzit áru halad itt át évente. Ezt mondom akkor, amikor a keleti piacok, elsősorban a volt Szovjetunió tagállamokra történő felosztása mind a MÁV-nak, mind a GySEV-nek jelentős veszteségeket okozott. Az viszont biztató, hogy Jugoszlávia szétesésével új forgalmak vannak kialakulóban. Olyan tranzitáruk, amelyek korábban elkerülték Magyarországot, ma rajtunk, a GySEV-en és a MÁV-on, majd Románián, Bulgárián, részben kis Jugoszlávián át jutnak el Görög- és Törökországba. Ez új lehetőség a magyar vasutak számára.

— Hogyan sikerült ezt az üzletet megszerezni?

— A MÁV és a GySEV az év elején együttműködési megállapodást kötött a görög *Proodosz* céggel és a baseli székhelyű *Intercontainer Társasággal.* Ennek értelmében Sopronban naponta két irányvonatot képezünk görögországi rendeltetéssel, kizárólag értékes árukkal — személygépkocsikkal, egységrakományokkal, csereszekrényekkel és konténerekkel — megrakva. *Ezek a vonatok fegyveres kísérettel közlekednek. Ma már ahhoz, hogy a vasutak versenyképesek legyenek, nemcsak a személyek, hanem az áruk biztonságát is garantálni kell.* A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy ez a forgalom bevált. Így megvan a remény arra, hogy Sopron hosszabb távon is fordítókorong szerepet tölthet be a nyugatról Dél-Európába irányuló áruszállításban. Ez mindkét vasútnak, a GySEV-nek és a MÁV-nak egyaránt további biztos bevételi forrást jelentene.

— A MÁV vezetői is szorgalmazzák a piacorientált, kereskedő vasút kialakítását. Egy ilyen nagy szervezetnél vannak-e esélyei a GySEV-hez hasonló vállalkozásoknak?

— Miért ne lennének. Azt azonban figyelembe kell venni, hogy olyan nagyságrendű szállítások mellett, mint ami a MÁV-nál éves szinten jelentkezik — még ma is 55-60 millió tonna — *bármely egyéb vállalkozás nem tud olyan hatékonyan hozzájárulni az alaptevékenységhez, mint a GySEV-nél. Ez azonban nem jelenti azt, hogy le kell mondani róla,* mert 50-60 millios nyereség még a MÁV-nál is nagy segítséget jelenthet. Meggyőződésem, hogy ha következetesen dolgoznak a kereskedő vasút kialakításán, munkájuk előbb vagy utóbb sikereket, plusz bevételeket hoz.

— Az utóbbi két évben a korábbi időszakot is felülmúló kereskedelmi koncepciót alakítottak ki, más szóval újabb, merész vállalkozásokba kezdtek. Miről van szó?

— Ami újdonság a GySEV életében, nem más, mint az, hogy amit eddig különböző vállalkozások címén csináltunk, azok szervesen illeszkedtek a vasúti tevékenységünkhöz, és iroda vagy igazgatóságként működtek. *Vezérigazgatói kinevezésem után úgy döntöttünk, hogy ezeket a vasúti alaptevékenységről tudatosan leválasztjuk és jogilag önállóvá tesszük.* Kezdtük a szállítmányozással. A volt Raabersped Igazgatóságból két kft.-t képeztünk az elmúlt évben. Az egyik a Raabersped Kft., száz százalékos GySEV tulajdonnal. Ez a vasúti, közúti, vízi és légi szállításban dolgozik tovább, remélhetőleg eredményesen. A konténeres egységrakományú szállítmányozásra külön szervezetet, a Raaberfreight Kft.-t, egy osztrák céggel közösen hoztuk létre. Ebben 60 százalékos, tehát többségi részesedése van a GySEV-nek. Ez utóbbi a maga évi 13-14 ezres konténerforgalmával továbbra is tartja vezető szerepét.

— Önállóan meg tudnak élni?

— *Mindkét vállalkozás nagyon jól működik. Egyelőre nincsenek megélhetési gondjaink.* Elmondhatom, hogy ugyanilyen megfontolásból, 1993. január 1-jétől a Lokomotív Tourist Utazási Irodánkat is önálló, száz százalékos GySEV tulajdonú kft.-vé alakítjuk.

A legújabb, export-import vállalkozásunkat tavaly hoztuk létre Raabertrade néven. Ezt szintén kft.-ként működtetjük és mind Magyarországon, mind Ausztriában bejegyeztettük.

— Ezek a GySEV önálló vállakozásai. Vannak olyanok is, amelyeket a MÁV-val, és más cégekkel közösen hoztak létre?

— Igen. Az elmúlt időszakban néhány közösen alapított vállalkozásba is betársultunk. Így például a MÁV-val közösen Olaszországban *létrehoztuk a Hungaritál céget, amely az olasz fuvarpiacon a két vasút vezérképviseletét látja el.* A közelmúltban a MÁV-val és az Intercontainer Társasággal megalakítottuk a *Pannonkont* céget, amely Nyugat-Európa és a Távol-Kelet között bonyolódó forgalomban érdekelt. Sopronban a németországi hamburgi kikötővel, szintén az Intercontainerrel hoztunk létre olyan vállalkozást, amely a német tengeri kikötőkhöz nyújt gyors, biztonságos irányvonati eljutást a konténeres forgalomban. Ennek az új szolgáltatásnak *Hansa Hungária Konténer Expressz* a neve. Ez is ez év júliusától működik.

A magyar fuvarozás nemzeti társaságát, a Hunarocombit is a MÁV-val közösen hoztuk létre, amelyhez a magyar speditőrök és közúti fuvarozók szövetsége is társult. Célja: *a közutak tehermentesítésével a környezetbarát közlekedés megvalósítása, a kamionok vasútra terelése.* Ennek első eredményei kedvezőek. Budapest-Hárosról az ausztriai Welsbe menetrend szerint közlekednek a speciális kamion szállító szerelvények. Van egy kombinált járatunk Budapest—Hamburg között, csehszlovák átmenetben. Számolunk azzal is, hogy a jövő év közepétől Sopron és Brenner között Olaszország irányába is beindul a kombinált fuvarozás.

— A GySEV-nél napjainkban szervezeti változások is történnek. Hallhatnánk erről is?

— A MÁV vezetésével egyetértésben olyan szakszolgálatokat, amelyeket az ötvenes években vettek el tőlünk, most visszakapunk. Gondolok itt a vontatásra, a járműjavításra, a magasépítő, a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálatra. Ez azt is jelenti, hogy *mintegy 300-320 vasutas 1993. januártól a MÁV-tól átkerül a GySEV létszámába.* A megnövekedett létszámmal a felelősségünk is nő. Hiszen a meglevők mellett, az újonnan hozzánk kerülők sorsáról is nekünk kell gondoskodni. Egyébként az említett szakszolgálatok visszaállásánál *a MÁV korrekt partner volt, külön is szeretném megköszönni a szombathelyi igazgatóságnak, hogy az átadás-átvételnél mind szakmai, mind személyi kérdésekben nagyon sok segítséget adtak.*

— Még egy utolsó kérdés: a közeli jövőben várható-e újabb kezdeményezés, vállalkozás?

— A 113 éves GySEV fennállása alatt átélt néhány válságos időszakot, de mindig talpon maradt. Újabb vállalkozásokat nem tervezünk, de a fejlesztésekkel együtt, úgy érzem, sikerül megteremteni az alapját annak, hogy ha jobbra fordulnak a dolgok, a GySEV továbbra is jelentős szerepet játszik majd a kelet-nyugati tranzitforgalomban. A mai nehéz időkben már azt is eredményként könyvelhetjük el, ha a fuvarpiacon sikerül megőrizni a megszerzett pozíciónkat.

Visi Ferenc

A várakozás éve volt

Csak az újévi malac lehet rózsaszín

Itt a karácsony, közeledik az 1993-as esztendő. Ilyenkor a legtöbben számvetést készítünk: hogyan is telt ez az év, elértük-e, amit tavaly ilyenkor terveztünk. És természetesen eszünkbe jut: vajon milyenek lesznek az előttünk álló hónapok, mire számíthatunk jövőre. Erről beszélgettünk mi is a Ferencváros állomás néhány szakszervezeti tisztségviselőjével. A szakszervezeti bizottság kicsiny szobájában nyolcan üljük körül az asztalt.

— Nem derűlátó az emberek hangulata — mondja *Laky Józsefné,* szb-tag, gazdasági felelős. — Ez az év a várakozás éve volt. Azt hittük, hogy az a „nadrágszíj-összehúzó" koncepció, amivel indultunk, talán tisztább helyzetet teremt. Mostanra viszont sokan kerültek kilátástalan helyzetbe: *a létminimum alatt élnek.* Pedig még van munkahelyük. De ha a vasúttól el kell menniük, nehezen tudnak máshoz kezdeni. Az itt dolgozók többségének szakképzettsége ugyanis kifejezetten a vasúthoz kötődik. Ebben a helyzetben a szakszervezetek érdekvédelmi tevékenysége főleg a munkahely megőrzésére és a megfelelő bérek elérésére irányul. A karitatív segítségnyújtás is mindennapi, fontos feladat.

— A rossz hangulat, a feszített munkatempó, a bizonytalanság aláássa a családi életet is — folytatja. — Válás után sokan kerülnek munkásszállásokra. *Innen kijutni, önálló lakást szerezni pedig manapság szinte lehetetlen.* Munkásszállóan lakni nem leányálom, mégis fedél az ember feje fölött. De ma már ez is veszélyben van. Nemcsak azért, mert rebesgetik, hogy megszüntetik ezeket. Hanem, mert akit létszámleépítés miatt elküldenek a vasúttól, annak a szállóról is mennie kell. Tekintve, hogy a munkanélküli-segélyből tízezer forintos albérletekre nemigen futja, földönfutó hajléktalanok lesznek évek, esetleg évtizedek óta becsületesen dolgozó vasutasokból.

— Az első feleségemtől elváltam, de már hét éve, hogy újra megnősültem — mondja *Lingl István.* — A nejem is vasutas — segédtiszti iskolát végzett. Sokáig albérletben laktunk, de végül szerencsénk volt: helyet kaptunk egy családi munkásszállón. Egy szoba és közös konyha. *Kérelmet adtunk be szolgálati lakásra, de semmi remény, legalábbis belátható időn belül. Szeretnénk gyereket, de ilyen bizonytalan helyzetben erre nem merünk vállalkozni.*

— Nekem is a lakás most a legnagyobb gondom — kapcsolódik a beszélgetésbe *Lepesi Györgyné,* Kőbánya-Hizlaló állomás szakszervezeti főbizalmija. — Most maradtam egyedül a tizenhat és a tizennégy éves fiammal. Honvédségi szolgálati lakásban laktunk, de azt a volt férjem kapta. Én most jóhiszemű, jogcím nélküli lakó vagyok ott a gyerekekkel együtt. Állítólag felajánlanak majd valahol, valamikor egy másfél szobás tanácsi lakást, és azt mindenképpen el kell fogadnom. Ráadásul a munkahelyemen is minden bizonytalan. December elsején teljesen váratlanul közölték velünk, hogy állomásfőnökünket érdemei elismerése mellett Érdre helyezték. Az állomásunkat pedig összevonják Kőbánya-felsővel, és ezen az új néven szerepelünk majd. Hogy minderről mi a véleményünk, azt senki nem kérdezte.

— Kereskedelmi hivatalnok voltam eddig, most kereskedelmi részlegvezető lettem. Csakhogy megbízólevelem a mai napig nincs, így aláírási jogom és utalványozási jogkörröm sem. A részlegvezetői és a hivatalnoki munkát egyaránt el kell végeznem — a régi, hivatalnoki fizetésért. *Mindennap este fél kilenc van, mire hazaérek. Tervezem a karácsonyt, miközben sokszor még vacsorát sem tudok adni a gyerekeknek.*

— Először azon izgul az ember, tudja-e majd taníttatni a gyerekét, aztán pedig — mikor már végzett — az elhelyezkedés és a lakás okoz gondot — véli *Bongóné.* — Egyedül neveltem fel a két lányomat. A nagyobbik érettségizett, már dolgozik, a kisebb az idén végzett mint szakmunkás, de még nem talált állást. Tizenhétezret viszek haza a borítékban, ez édeskevés. Meg is mondtam a lányoknak: az idén ne számítsanak ajándékokra. Legfeljebb a *Csárádi* úr meg *Rigó* úr karácsonyi és újévi jókívánságait tartalmazó üdvözlőlapot tudom a fa alá tenni. Szép gesztus tőlük, most valahogy mégsem tud senki örülni neki.

Karácsonyfánk mindenképpen lesz, de kisebb, mint a tavalyi. A szaloncukor hál' istennek nem gond: a szakszervezettől minden dolgozó kapott egy dobozzal. Karácsonyi vacsorát is főzök, de hogy mit, még nem tudom. Felvágottat hónapok óta nem tudok venni, csak az ebédjegyből a büfében, azt viszem haza a gyerekeknek is.

Ettől függetlenül tisztában vagyok vele: nálam sokkal nehezebb helyzetben is élnek sokan. Az itt dolgozó vasutasok tíz százaléka a minimálbérért dolgozik napi nyolc órát. Igaz, a többségük csak nyolc általánost végzett, mégis felelősségteljes a munkájuk. Egyetlen mozdulatukon milliók múlhatnak, ezt mégsem vették figyelembe azok, akik a bértarifarendszert kitalálták.

— Rossz taktika, hogy szinte szándékosan egymásnak ugrasztják az embereket — mondja *Papp István* tolatásvezető, a személypályaudvar szakszervezeti bizalmija. — A mostani megállapodás is a kormánnyal mintha hasonló szellemben fogant volna. Az ittmaradók ugyanis akkor kaphatnak több pénzt, ha minél többen távoznak. Ha a szabadságunkat ki akarjuk venni, azt mondják: mi kiadjuk, de csak ha megállapodsz a kollégáddal, hogy ő elvégzi a te munkádat is.

Az emberek fáradtak. Sokan nem tudták kivenni a szabadságukat, mert kevés az ember. Az évet 783 dolgozóval kezdtük, most a leépítések után csak 680-an vagyunk. De azoknak a szerencséseknek, akik mégis elmehettek „pihenni", többnyire nem volt üdülés a szabadság: egy kéthetes családi nyaralás több hónapi keresetet emészt fel. A megélhetéshez nélkülözhetetlen a háztáji: *pihenés helyett sokan arra használják a szabadságot, hogy rendbetegyék a gazdaságot.*

Száz dolgozó hiányzik a forgalomból, mégsincs senki biztonságban. Aki megbetegszik, attól megválnak, pedig itt rokkant meg a vasútnál, az aránytalanul nagy megterhelés és a foglalkozási ártalmak miatt. A MÁV nem tud jobb körülményeket biztosítani. Évek ót a rossz a tisztálkodószerekkel való ellátás. Mindig arra hivatkoznak, hogy nincs rá fedezet. *A dolgozók étkezés előtt nem tudnak rendesen mosakodni, ruhát cserélni.* Nem véletlen, hogy annyian mennek rokkantnyugdíjba és a halálesetek sem ritkák az aktív dolgozók körében.

Egyre többen folyamodnak segélyért a szakszervezeti bizottsághoz. De a diszkriminatív adótörvények miatt lehetetlen adómentesen segélyt adni. Csak a temetési segély nem adóköteles. A dolgozók pedig nem értik: ha a szakszervezeti tagdíj csökkenti az adóalapot, akkor miért veszi el az állam a másik oldalon azt, amit az egyiken adott.

Vajon javulnak-e jövőre a körülmények, könnyebb lesz-e az élet? Beszélgetőtársaim szerint erre vajmi kevés az esély.

— Vasutasként és magánemberként sem bízhatunk a jövő évben — mondja *Bongó Józsefné.* — Mindenütt az országban keserűek az emberek. Ez nem is csoda, mikor megint drágább lesz az élet. Még a napi bevásárlás is gondot okoz sokaknak. A hangulat igazán nem rózsás. Legföljebb az újévi malac lehet még rózsaszínű — már ahol egyáltalán kerül ilyesmi az asztalra.

Csop Veronika

Centenáriumra készülnek Szentesen

Jövőre jubilál a vásárhelyi vonal

Szentesen öt éve 100 éves jubileumát ünnepelte a vasutasokkal a lakosság, abból az alkalomból, hogy forgalomba helyezték Kunszentmárton—Szentes helyi érdekű vasutat. Jövőre újabb jubileum lesz. Száz éve annak, hogy megépült Szentes és Hódmezővásárhely között a vasút. Addig a hódmezővásárhelyiek Szabadkán át, vagy Békéscsabán keresztül utazhattak a fővárosba, 242, illetve 262 kilométeres távolságot megtéve. Az új vasútszakasz megépítésével 212,8 kilométerre csökkent a távolság, és a községek sora kapcsolódott be az ország közlekedési vérkeringésébe.

Lukács Béla kereskedelemügyi miniszter aláírásával 78841/III. 1892 számmal bocsátották ki az engedélyokiratot. Az építési munkálatok már az év augusztusában elkezdődtek és 1893. október 20-án vasút kötötte össze a két alföldi várost.

A jubileumi ünnepségsorozat megrendezésére centenáriumi emlékbizottság alakult. A Szentesről induló „munkavonatozásra" sorra szálltak fel a községek állomásfőnökei és önkormányzati képviselői. Az alakuló bizottságot Hódmezővásárhelyen a helyi levéltár ragyogó, új modern épületében *Kruzslicz István* levéltárigazgató fogadta.

A levéltár igazgatója színes történeti visszaemlékezéssel indította el a nosztalgia centenáriumi akcióját. Vázolta az építés szükségességét, a változó tervezeteket és az építés folyamatát.

A centenáriumi programok 1993. májusában a „gyermeknap"-kor indulnak és folyamatosan zajlanak majd október 20-ig, vasút üzembe helyezésének évfordulós napjáig. A korabeli események történetéről prospektus készül. A közbenső állomásokon propagálják a jubileum eseményeit és a Magyar Államvasutakat. Motoros és gőzös nosztalgiavonatok fognak alkalmanként közlekedni, megállnak majd a megszűnt volt megállóhelyeken is. A posta a centenárium napján emlékbélyegzővel látja el a küldeményeket.

A Szentes—Hódmezővásárhely vasút 100 éves történetével kapcsolódik a korábban jubiláló Kunszentmárton—Szentes helyi érdekű vasúthoz.

Fogas Pál

Az új közlekedéspolitika tükrében

Ígéretes a MÁV jövője

(Folytatás az 1. oldalról.)

viták és az ott elhangzott kritikák után alakítottuk ki azt az anyagot, amelyet a kormány korábban már tárgyalt és elfogadott. A kormány előterjesztése alapján, ezekben a napokban már a parlamenti bizottságok tárgyalják. *A következő lépés* — várhatóan a közeljövőben — *az országgyűlés állásfoglalása lesz.* A magyar közlekedés jövőjének legfontosabb elveiről a Parlamentben döntenek.

Hogy a vitára bocsátott anyagnak milyen volt a fogadtatása? Az észrevételek, javaslatok mellett kritika, sőt olyan vádak is értek, hogy nem koncepció, hanem tézisek. Ez utóbbi a mozdonyvezetők lapjában jelent meg. A környezetvédők is többet vártak tőle. Pedig az anyagnak egyik lényeges eleme éppen az, hogy miközben európai példák és saját törekvések alapján rendezőelveket fogalmaz meg, meghatározza azokat a részprogramokat, amelyek döntően környezetvédelmi érdekűek. *Ezek folyamatosan 1993 június végéig készülnek el és kerülnek a kormány elé. Részprogram került kidolgozásra a vasútra a közútra, a légi közlekedésre, a hajózásra, külön a személyszállításra, annak finanszírozására, s külön a munkamegosztás befolyásolására a teherfuvarozásban, elsősorban a vasút és a hajózás érdekében. Ezek után készülhet el a szintézis, a részletes közlekedésfejlesztési koncepció.*

Egyet világosan kell látni: *a magyar gazdaságpolitikában rangon alul szerepel a közlekedés.* Ezt kell most megváltoztatni. S az elmaradottsága miatt, átmeneti időre, a megillető helyénél is előbbre kellene rangsorolni.

Azt hiszem, hogy a programnak az a része, amely például a személyszállításnál kimondja a tömegközlekedés elsőbbségét, különös tekintettel, a hivatásforgalomban és a nagyvárosi közlekedésben, vagy az áruszállításban egyértelműen megfogalmazza a vasút és a hajózás prioritását, különösen az export—importban és a tranzitszállításokban, *mi más, ha nem környezetbarát?* Ezzel a differenciált szemlélettel az is elkerülhető, hogy feleslegesen végigjárjuk azt a zsákutcát, ahonnan Európa fejlettebb országai már visszatérőben vannak.

A közlekedési alágazatok a korábbi évtizedekben egymástól eltérő feltételekkel vettek részt a fuvarozásban. Legjellemzőbb erre a közúti és a vasúti szállítás összehasonlítása. *Amíg a közutat az állam, illetve az önkormányzatok finanszírozzák, addig a vasútnak fenntartási,* fejlesztési költségei többségét is ki kellett volna termelnie a bevételeiből.

— Milyen változások várhatók a közgazdasági feltételrendszerben, illetve az alágazatok finanszírozásában?

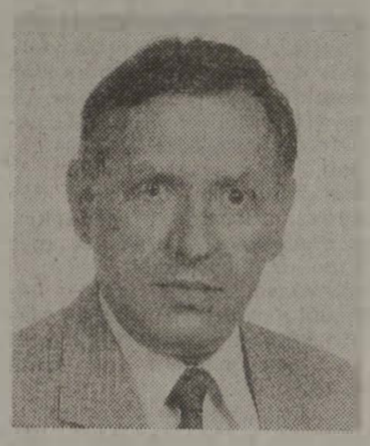
— Ez is szerepel a programban. Még pedig úgy, hogy a tulajdonosok — az állam, az önkormányzat, a vállalkozás — felelőssége az infrastruktúra finanszírozása. A használók a vasúti pályák esetében a MÁV, az igénybevételért használati díjat fizetnek.

— Az új közlekedéspolitikai koncepció milyen jövőt ígér a vasútnak?

— Magyarország vasúthálózatának sűrűsége meghaladja az európai átlagot. Sajnos a pályák mai állapota annyira leromlott, hogy már akadályozzák a versenyképes üzemeltetést. Ennek elenére tűztük célul a vasúthálózat megtartását. A *közforgalmú vasutak pályahálózatának azonban csak mintegy 80 százalékát, a nemzetközi, valamint a nagyobb forgalmú vonalakat lehet racionálisan hagyományos nagyvasúti módon üzemeltetni.* A mellék- és szárnyvonalaknak üzemeltetésénél új módszert kell találni, olyant, melyben jobban érvényesülnek a helyi érdekek. Ezért ezeket a vonalakat fokozatosan, koncessziós formában, vállalkozásként tartjuk szükségesnek működtetni. Terveink szerint az nyeri el a koncessziót, aki kevesebb támogatást igényel. Számításba vettük azt is, hogy finanszírozásukból, hosszabb távon az érintett önkormányzatoknak, a helyi gazdálkodó szervezetekkel közösen kell részt vállalniuk.

A vasútfejlesztésnek legfontosabb feladatai a nemzetközi megállapodásokban kijelölt, úgynevezett magisztrális vonalak kiépítése, az európai hálózat részeként a nemzetközi előírásoknak megfelelő terhelésre is 160—200 km óra sebesség elérése.

— Melyik vonalak jönnek számításba?



— A fővonalak közül a *Bécs—Hegyeshalom—Budapest—Kelebia,* a *Murakeresztúr Gyékényes—Záhony,* a *Murakeresztúr,Gyékényes—Rajka.* Szerepelnek a tervben a Budapestet délről elkerülő új vonal, amely az európai magisztrális vonalak teherforgalmának átvezetésére szolgál. S szó van további nemzetközi tranzitvonalak és a hazai törzshálózati vonalak fejlesztéséről is a nemzetközi megállapodásokban rögzített műszaki jellemzők alapulvételével. *Ez utóbbihoz tartozik a fővonali hálózat villamosítása, a nagy teljesítményű vontatójárművek és könnyű motorvonatok, a nemzetközi előírásoknak megfelelő, a funkciójuk szerint differenciált összetételű személykocsik beszerzése.* Az elöregedett, korszerűtlen teherkocsipark pótlására, vagy ha úgy tetszik kiváltására kevesebb, de a kereskedelmi és műszaki követelményeknek jobban, megfelelő speciális vagonok jöhetnek számításba.

Ha csak ezeket a fontosabb fejlesztéseket vesszük figyelembe, nem túlzok, ha azt mondom: *ígéretes* az a jövő, amit a közlekedéspolitikai koncepció szán a Magyar Államvasutaknak.

— Ezek a fejlesztések hosszabb távon valósulhatnak meg. Mi az, ami már a jövő évben elkezdődhet?

— *Úgy gondolom, hogy kilencvenhárom már a nagy átmenet éve lesz.* Kezdem azzal, hogy az alaptevékenységhez szorosan nem tartozó egységek a járműjavítók, az építési szakszolgálat és egyéb ipari tevékenységek leválnak és kft.-vé alakulva végzik tovább munkájukat. Tisztában vagyunk azzal, hogy — orvosi nyelven szólva — ez a műtét nem oldható meg fájdalommentesen. A szervezeti változtatás más területeket is érzékenyen érint. De azt is látni kell, hogy az elmúlt évtizedben, főként az utolsó három évben a személyszállításban harminc, az áruszállításban pedig ötven százalékkal csökkentek a teljesítmények. A kapacitásokat most ehhez kell igazítani. Hangsúlyozni szeretném: *nem a létszámot, mert az csak része, esetenként függvénye a kapacitásnak. Tehát az a két elem, vagyis a leválasztás és a teljesítményekhez történő igazodás valóban fájdalmas műtét, de elkerülhetetlen annak érdekében, hogy a MÁV szervezete a gazdaságos tevékenységre, egy átmeneti év után, már kilencvennégytől alkalmassá váljon.* Bizonyítékát adja annak, hogy önmagában gazdaságos, ezért célszerű a „hátizsákokat" levetni. Ebben az esetben a már előkészítés alatt álló fejlesztésekkel, hitelek felvételével elindulhat a munka. *A vasútnak pedig fel kell vállalnia, munkájával be kell bizonyítania, hogy az állam nem a veszteségét finanszírozza. Fel kell továbbá vállalnia, hogy pályahasználati díjat kell fizetnie. Ez az ára annak, hogy a pályát az állam magára vállalja.*

Az eltelt időszak alatt, azért történt egy és más. Gondolok itt a négymilliárd forint társadalombiztosítási járulék átütemezésére, s az október 15-i kormányülésre, mely megállapította, hogy a MÁV-nak további segítségre van szüksége. A vasút helyzetét vitattuk meg az elmúlt hetekben a vasutas-szakszervezetekkel. Mindez lezárul a kormány elé terjesztendő újabb anyaggal. És ez még mindig nem az új vasúti törvény. Összegezve az elmondottakat: *a kormány kilencvenháromra megteremtette a kibontakozás feltételeit.*

— Mi kell ahhoz, hogy a MÁV gépezete olajozottan működjön?

— A közlekedéspolitika általános megfogalmazása mellett döntő érv, hogy a tárca politikája a vasutat középpontba állítja. Természetesen ez a kormány elé terjesztett vasúti törvényben fogalmazódik meg. *Az előterjesztésben a tárca alapvetően kívánja megváltoztatni a vasút és az állam viszonyát,* hiszen szerepelteti szerepelteti benne a megállapodást. Ha bizonyos szempontból óvatosan is, de megváltoztatja a költségvetési lehetőségek szintjéig. *Megváltoztatja továbbá a finanszírozás rendjét. A pályáért az államot jelöli meg felelősnek.* Mindezek érdekében létrehozza az alapstruktúrát a pálya és a vasút, illetve a kereskedő vasút elkülönülését. Természetesen nem szervezeti, hanem csak pénzügyi, számviteli, ezen belül a személy- és teherfuvarozás elkülönülését.

Ezek azok az alapkérdések, amelyeket, ha a parlament törvényerőre emel, akkor megteremtődik az a a feltételrendszer, amelyben, hogy a korábbi szóhasználattal éljek, *a műtét után a beteg felépül.* Egyet azonban látni kell: *azt hinni, hogy a teljesítményigény a MÁV-val szemben egy-két éven belul jelentősen növekszik, ezt hinni és e szerint cselekedni, enyhén szólva a vasút halálát jelentené.* Most becsülettel, felelősséggel arra kell felkészíteni a szervezetet, hogy a jelenlegi várható évi 50—55 millió tonnás áruszállítási teljesítményt el lehessen érni.

— A szervezeti változások mellett milyen fejlesztések kezdődnek a jövő évben?

— Reményeink szerint elkezdődhet a kelebiai vonal építése, s folytatódhat a vonalvillamosítás. S van remény arra is, hogy felgyorsulhat a hegyeshalmi fővonal korszerűsítése. Szándékaink szerint világbanki vagy más hitelforrásokból szeretnénk elindítani egy fenntartási programot. *Hiszek benne, hogy két-három év alatt már elérhető az a szint, amely a vasút zavartalan üzemét biztosíthatja.*

Visi Ferenc

Vasútmodellező szakkör

A békéscsabai Kandó Kálmán Vasútmodellező Szakkör 1978-ban alakult, a vasutas-művelődési házban. A tagok általános iskolás gyerekek, akik elméleti és gyakorlati foglalkozások során ismerhetik meg a vasutat, a modellezést, alapfokú jártasságot szerezhetnek a közlekedésben, szerelésben, mindenféle elektromos és elektronikus cikkek használatában.

A szakköri közösség bemutató foglalkozásokat is tart iskolai osztályok, csoportok részére, amelyek során a vendégek bepillantást nyerhetnek a szakkör életébe, a gyerekek pedig bemutathatják tudásukat December 18-án karácsonyi évzáró ünnepséggel egybekötött, sikeres bemutató foglalkozást tartottak a művelődési házban.

Kongresszus Kölnben

A vasutas-szakszervezetet Papp Pál elnök képviselte

Európa legnagyobb taglétszámú vasutas-szakszervezete, a közel félmillió taglétszámú Németországi Vasutasok Szakszervezete 1992. november 22—28. között Kölnben tartotta soros kongresszusát. A rendezvényen a VSz-t Papp Pál elnök képviselte, aki a következő üdvözletet intézte a német vasutasokhoz:

★

Kedves kolléganők és kollégák!

Nagy öröm és megtiszteltetés számomra, hogy kongresszusotokon részt vehetek és a magyar vasutasok üdvözletét tolmácsolhatom. Nem ez az első alkalom, hogy a Magyar Vasutasok Szakszervezete egy képviselője részt vesz a Németországi Vasutasok Szakszervezete kongresszusán. Mégis először fordul elő, hogy most e teremben egy nagyobbá és sokoldalúbbá vált német szakszervezet és egy szabad és demokratikus magyar vasutas-szakszervezet küldöttei és képviselői találkozhatnak.

Szakszervezeteink kapcsolatai évtizedes hagyományokra tekintenek vissza. Nagyra értékeljük, hogy a német vasutas-szakszervezet a magyar vasutasok képviselőivel már akkor felvette a kapcsolatot, amikor a magyar vasutasok és szervezetük demokratikus jogainak gyakorlása az ismert okok miatt még akadályokba ütközött. Számunkra már akkor rendkívüli jelentőségű volt, hogy a német szakszervezet magukkal a vasutasokkal igyekezett kapcsolatot teremteni, nemcsak az előző rendszer képviselőivel. Az igazsághoz ugyanakkor az is hozzátartozik, hogy a korábbi VSz néhány vezető tisztségviselőjének pozitív hozzáállása nélkül nem valósulhatott volna meg, hogy a kapcsolatok nemcsak küldöttségek kölcsönös látogatására korlátozódtak, hanem sokkal szélesebb alapokon fejlődhettek. E keretek között vált lehetségessé, hogy mintegy tíz év leforgása alatt több mint száz fiatal német és magyar vasutas és körülbelül nyolcvan vasutas dolgozó és családtag olyan formában ismerhette meg a másik fél életét és országát, ami más úton aligha lett volna elképzelhető.

Most egy új Magyar Vasutasok Szakszervezete, amely a rendszerváltozás után új alapszabályt, új célkitűzéseket és új tisztségviselőket teremtett és amely az aktív vasutasság mintegy 70 százalékát képviseli, készen áll a Németországi Vasutasok Szakszervezetével fennálló kapcsolatok további ápolására. E kapcsolatépítés a megváltozott körülmények között is rendkívül fontos és szükséges. Ugyanis az együttműködés sok feltétele lényegesen megjavult. Más tényezők viszont újabb akadályokat és kihívásokat jelentenek.

A korábbi szakszervezeti struktúrák és tevékenységek elutasításaként a saját magát alapjaiban megreformált Vasutasok Szakszervezete mellett más szervezetek is létrejöttek. Ezek szintén a szakszervezet nevet viselik. Amennyiben ez a pluralizmus a munkavállalók tényleges érdekeit szolgálja és a hatékonyabb szakszervezeti munkához jobb alternatívát kínál, annyiban üdvözölni kell. Ha azonban ez a szervezeti változás csak ahhoz kínál lehetőséget, hogy a munkavállalókat megossza, egyes csoportosulásaikat egymással szemben kijátszhatóvá és befolyásolhatóvá tegye, másfelől a lehetséges vezető tisztségek számának és ezt ambicionáló személyek által való elfoglalásának lehetőségét növeli, úgy ez a fejlődés aggályokat is felvet. Az a körülmény, hogy a Magyar Államvasutaknál megvalósult szakszervezeti pluralizmus igen egyensúlytalan, inkább az utóbbi félelmeket erősíti. Az új szervezetek ugyanis fennállásuk két-három éve alatt — többnyire nagyvonalú ígéretekkel — az aktív vasutasság összesen körülbelül 15 százalékát tudták megnyerni a maguk számára és ennek is mintegy felét a mozdonyvezetői szakma alkotja. Ennek ellenére lehetséges és szükséges közöttük az együttműködés, amit a legutóbbi napok eseményei is alátámasztanak.

A Németországi Vasutasok Szakszervezete mindazonáltal jó példát mutathat, miért jobbak egy egységes szakszervezet kilátásai — az erők szétforgácsolása nélkül — a vasutas munkavállalók érdekeinek hatékony és ütőképes képviseletére.

Az együttműködésre más vonatkozásban is szükség van. Az európai vasutak vezetőségei nagyon gyorsan megtalálták a közös nyelvet. Mindenütt olyan fogalmak forognak közszájon mint létszámleépítés, szervezetátalakítás, tevékenységek megrövidítése. A magyar vasutak ésszerű átalakítását a szakszervezet nehezen tudná megakadályozni. Nem is ez a szándéka. Viszont, ahogyan a dolgok most állnak, minden jel arra mutat, hogy a szervezeti átalakítás minden terhét a vasutasok vállára kívánják rakni. Persze csak akkor, ha hagyjuk. Viszont a nemzetközi tendenciákkal és törekvésekkel szemben csak akkor lehetünk sikeresek, ha az érintett szakszervezetek nemzetközi vonatkozásban is együttműködnek. Egy erős német vasutas-szakszervezet e vonatkozásban is az európai szakszervezeti mozgalom egyik oszlopa lehet. E célok és valamennyi előtte álló feladat megvalósításához kívánok a Németországi Vasutasok Szakszervezetének és minden valódi munkavállalói érdekképviseletnek elszántságot, erőt és sok sikert!

Éljen az európai vasutasok szolidaritása! Köln, 1992. november 27.

(A kongresszus egyéb eseményeiről a következő lapszámunkban közlünk tudósítást.)

Jogsegélyszolgálat – ingyen

Családi okok miatt három napot hiányzott

Szegeden, a Széchenyi tér egyik patinás épületének emeletén szerény tábla hirdeti, itt működik a Vasutasok Szakszervezete jogsegélyszolgálata. Az irodában *dr. Sándor Csaba,* a jogsegélyszolgálat vezetője fogad, és készségesen tájékoztat munkájukról.

— Mekkora a forgalom?

— 1982 óta, mióta itt dolgozom, szinte évről-évre emelkedett ügyfeleink száma. Éves viszonylatban 1000-1300 ügyben működünk közre.

— Milyen ügyekben keresik meg önöket?

— Leginkább a munkaügyi és társadalombiztosítási témakörökben, ezen belül gyakorlatilag mindennel. Ahány ember, annyi ügy, annyi elintézésre váró probléma. Csak a leggyakoribbakat említeném: munkaügyi viták, bérviták, nyugdíjazással kapcsolatos észrevételek, panaszok, családjogi viták — ezen belül válás, gyermektartás, gyermekelhelyezés, vagyonmegosztási viták, különféle pénzkövetelések, lakásügyek, birtokviták —, és még lehetne hosszasan sorolni.

— Hányan végzik ezt a szerteágazó munkát?

— Ketten, én és Csordásné dr. M. Kovács Beáta, egy adminisztrátor segít az írásos anyagok elkészítésében.

— Miben tudnak segíteni az ide fordulóknak?

— *Tanácsokat adunk, beadványok, iratok szerkesztését, kitöltését végezzük, eljárunk a dolgozó képviseletében hatóságoknál, munkáltatóknál, intézményeknél, és a leglényegesebb a képviselet, amikor például a bíróság előtt képviseljük az érdekeit.*

— Mindezért mit fizetnek az ügyfelek?

— Semmit. Hiszen a jogsegély a vasutas-szakszervezet egyéni érdekképviselet biztosítását szolgálja.

— Mindenki számára biztosított ez a lehetőség?

— Igen. De mióta több szakszervezet működik, azóta a nem VSz tagokat a tanácsadást követően megkérjük, hogy ügyeinek elintézésére a saját szakszervezetének jogsegélyéhez forduljon.

— Vannak-e slágerügyek, illetve esetenként nagy számban azonos témájúak?

— Igen. Ezek főleg a jogszabályok változását követik. Ilyenek a bérviták, besorolások, amiből sok bíróság elé is került: túlnyomórészt a dolgozói követelések megalapozottak voltak; vagy a munkaviszony megszűnése, a végkielégítés összege, újabban a kárpótlási igény. *Továbbra is munkát ad az üzemi baleseti kárigény, az ittasság kérdése.* Ez utóbbinál (az ittasságnál) gond, hogy a MÁV megítélése és alkalmazott gyakorlata nem igazodik a bíróság által folytatott jó gyakorlathoz. *Itt a MÁV még nem vezette be teljeskörűen a véralkohol-vizsgálatot, ugyanis a bíróságon ezt tartják döntőnek.*

— Egy érdekes ügyet elmondana?

— Igen, de csak röviden, ezért azt kérem, tekintsenek el a jogi megfogalmazásoktól. Egy Békés megyei vasutas október 17—22. között 3 napon át nem jelent meg munkahelyén, ezért a munkáltató munkaviszonyát megszüntette. Mivel a munkaügyi döntőbizottság a dolgozó kérelmét elutasította, így a Munkaügyi Bírósághoz fordult jogorvoslatért. Kereseti kérelmében előadta, hogy családi problémái voltak, amelyről közvetlen felettese is tudott, és ezen a címen máskor is engedélyezte számára a fizetés nélküli szabadságot. Egyébként azért nem ment dolgozni, mert beteg édesanyját ápolta, és ezen túlmenően X. 17-én kificamította bokáját, erről XI. 27-én körzeti orvosi igazolást is kért.

A bíróság a dolgozó keresetét elutasította, mondván, fizetés nélküli szabadság iránti kérelmet kellett volna beadnia, erre nem került sor, és orvosi igazolást is az eset után egy hónappal adott. A jogerős ítélet ellen törvényességi óvás iránti kérelemmel éltünk, ahol a kérelmet megalapozottnak tartották, és így a Legfelsőbb Bíróság folytatta le az eljárást.

A Legfelsőbb Bíróság megállapította, az óvás alapos és kimondta, az elsőfokú bíróság tévesen helyezkedett arra az álláspontra, hogy a perbeli esetben a fizetés nélküli szabadságra vonatkozó szabályokat kell alkalmazni. Helyette azt kellett volna vizsgálni, hogy a felperes távolléte édesanyja betegsége miatt jogszerű-e, és utólag e távollét kimentésére alkalmas-e az általa bemutatott orvosi igazolás. A tárgyalás végeredménye: a Legfelsőbb Bíróság ítélete alapján e dolgozót eredeti munkakörébe visszahelyezték.

G. J.

Tagozati vélemények

a bérbesorolási és tarifaszabályzat módosításának tervezetéről

A MÁV Vezérigazgatóság módosítás-tervezetet állított össze a jelenleg érvényes bérbesorolási és -tarifaszabályzathoz. A tervezet lényegét a Magyar Vasutas 19—20. számában (megjelent november 13-án) kivonatosan ismertettük. A Vezérigazgatóság összeállítását a Vasutasok Szakszervezete tagozatai megtárgyalták, észrevételeket, javaslatokat tettek módosításához. Ezeket az észrevételeket összefoglaltuk és a tanács tagjai részére átadtuk. A tanács a közeljövőben értékeli a javaslatokat és meghatározza a VSz álláspontját, amelyet az egyeztető tárgyalásokon a tárgyaló delegáció képvisel.

Általános vélemény, hogy a módosítástervezet csak részben veszi figyelembe a munkaügyi miniszter 6/1992. (VI. 27.) számú rendeletét, amely a munkavállalók ágazatközi besorolására ír elő legkésőbb 1992. szeptember 30-ig végrehajtandó szabályokat. A vezérigazgatóság továbbra is érvényben tartja az 5/1983. (XI. 12.) ME. számú rendeletet (az ezt módosító, kiegészítő további rendeleteket), amelyeket viszont a munkaügyi miniszter hivatkozott rendelete hatályon kívül helyezett. Sokan érthetetlennek tartják, hogy a MÁV hogyan teheti meg a munkaügyi miniszter rendeletének mellőzését. Az ezzel kapcsolatos összes felelősség a MÁV Vezérigazgatóságot terheli.

A VSz több szervezete (például a gépészeti intézőbizottság) kéri a hatályos rendelet alkalmazását, illetve a hatályon kívül helyezett korábbi rendeleten alapuló bérbesorolási rendszer (fizikai foglalkozásúak kategóriába sorolása) érvénytelenítését. A VSz szervezetek többsége viszont a jelenlegi tarifarendszer módosításokkal továbbra is hatályban tarthatónak ítéli meg.

Érthetetlen, hogy a bérbesorolásokkal kapcsolatosan évközben született jogerős bírósági ítéleteket sem méltányolták. Levonható következtetésként tagjaink és tisztségviselőink joggal megfogalmazták, hogy a vezérigazgatóság szinte érzéketlen mind az államigazgatási rendeletekre, mind a jogerős bírósági ítéletekre, nem is szólva a munkavállalói véleményekről, illetve az érdekképviseleti szervek észrevételeinek nagy részéről.

Részletes javaslatok a besorolási szabályok módosítására.

— Nevesíteni kell — a bérbesorolási szabályzatban is — azokat a munkaköröket, ahová a bérszabályozás hatálya nem terjed ki, mivel a munkakörök betöltői közvetlen vezérigazgatói hatáskörbe tartoznak;

— Meg kell határozni a csoportvezetői munkakör kritériumait. Legalább két kategóriát javasolnak megkülönböztetni a következők szerint: 10 fő alatt egy bértétellel, 10 felett két bértétellel feljebb sorolási lehetőséggel;

— Törölni kell a pályakezdők gyakornoki idejére vonatkozó korlátozó besorolási szabályt. Csak azt kell érvényben hagyni, hogy a tervezett munkakörnél egy osztállyal alacsonyabb munkakörbe kell a munkavállalót sorolni;

— Az állomások nagyságrend szerinti kategorizálása kivételével valamennyi egyéb szolgálati hely kategóriába sorolását és az ehhez fűződő munkakörök megkülönböztetését meg kell szüntetni.

— *Ha egy munkavállaló több munkakört is ellát, abba a munkakörbe kell besorolni, amelyik a legmagasabb osztályba tartozik, ha az ott előírt feltételekkel rendelkezik.*

— Az összetett munkakör fogalma tisztázatlan, így eltérően értelmezhető, ezért pontosítást igényel:

— A tartalékolási munkakörnél az „állomási tartalékos" kifejezést ki kell egészíteni azzal a munkaköri megnevezéssel, amely alapján a munkavállalót besorolják, mert egyébként a besorolási értesítés tartalmi elemei hiányosak. A vonali tartalékosi munkakört ellátókat a helyettesített munkakörök nevesítése mellett a II. csoportú állomási kategóriánál alacsonyabban besorolni nem lehet;

— Törölni szükséges a kategóriába sorolás változást tartalmazó reszből a *„teljesítményváltozás"* szövegrészt, mivel más mutató is befolyásolja a kategóriába sorolást:

— Az olyan besorolási feltételeket mellőzni kell, amelyek szubjektív megítélésen alapulnak (például, kiemelkedő szaktudás, hosszú gyakorlati idő stb.);

— Az I. csoportú szolgálati helyek munkaköreivel azonosan kell elbírálni a II. csoportú szolgálati helyek azon munkaköreit, amelyek körzeti, gócponti feladatokat látnak el:

— Ha a jelenlegi és a legutóbbi MÁV-munkaviszony kezdete és befejeződése között egy évnél rövidebb idő telt el, és a korábbi munkaviszonyt a MÁV szüntette meg, akkor úgy kell eljárni, mintha a dolgozónál a 6 év eltelt volna a legutóbbi MÁV-munkaviszony megszűnése óta;

— Azokat a munkavállalókat, akik férfiaknál a 45., nőknél a 40. életévüket betöltötték és felmentést kaptak a hiányzó iskolai végzettség megszerzése alól, besorolás szempontjából az előírt iskolai végzettséggel rendelkezőknek kell tekinteni. (A gépészeti intézőbizottság szerint a visszasorolást fenn kell tartani.)

— *Az ML szakosító végzettség és a Politikai Főiskolai képesítés diszkriminatív értékelését meg kell szüntetni.*

— Az üzemi balesetet szenvedőket az eredeti munkaköri besorolás mellett kell más beosztásba helyezni:

— Egészségromlás miatt eredeti beosztásra alkalmatlanná vált munkavállalókat 10 év szolgálati idő után az eredeti munkaköri besorolásuk meghagvása mellett kell más beosztásba helyezni;

— A szakmunkás képesítésű munkavállalók osztályba sorolási lehetőségét 4 osztályra kell szűkíteni (11, 12. 13, 14 osztály). Ennek az elvnek alkalmazása összhangban van a 6/1992. MüM.-rendelet besorolási előírásaival:

— Kocsivizsgálókat 12. osztályba, a főkocsivizsgálókat a 13. fizetési osztályba kell sorolni.

Kazánfűtőkre vonatkozó besorolási javaslat:

— kazánfűtő (házi vizsgás) 6. fizetési osztály,

— kis teljesítményű kazán fűtője 8. fizetési osztály („B" felügyeletes),

— nagy teljesítményű kazán fűtője 10. fizetési osztály („A" felügyeletes).

A szakmunkás képesítésű kazánfűtőket szakmunkásként kell besorolni.

— A művezetőket középfokú állami és középfokú vasúti szakképesítés esetén a 14. felsőfokú képesítés esetén pedig a 15. fizetési osztályba kell sorolni. Ugyanígy kell eljárni a mozdonyfelvigyázók besorolása esetén is.

— *Általános elvként kell érvényesíteni, hogy azonos jellegű munkakörök azonos osztályba kerüljenek szakszolgálati hovatartozástól függetlenül.* (Pályafenntartás — építés — biztosítóberendezés)

— A segéd- és betanított munkakörben a 8 általános iskola hiánya miatt a visszasorolást meg kell szüntetni.

— A gépjárművezetőket nem a vezetett gépkocsi kategóriája — hiszen ez gyakran változhat — hanem a jogosítványkategória szerint sorolják be (9-10-11. osztály C, D, E kategória).

— A tanfolyamok minősítési rendszerében meg kell szüntetni a szakszolgálatok szerint differenciált megkülönböztetéseket (például felsőfokúnak minősítik a távközlőmesteri, a blokkmesteri tanfolyamot, ugyanakkor középfokúnak a pályamesteri tanfolyamot. A pályamesteri tanfolyam is minősüljön felsőfokú képesítésnek.)

— A betanított munkákat két osztályba (6. és 7. osztály), a segédmunkákat szintén két osztályba kell csoportosítani.

— Szükséges a tervezetben szereplő munkaköröknél megnevesítve osztályba sorolni (például villanyszerelő, pályamunkás, felsővezeték-szerelő stb.).

— Szélesebb körben alkalmazni kell (vagy sehol) a gyakorlati idő hosszától függő osztályok közötti előrelépési lehetőséget, mert az egyes munkakörök megkülönböztetett kezelése elfogadhatatlan (például mozdonyvezető munkakörnél).

— *Olajkútkezelőnél elégséges a 3 hónap gyakorlati idő.*

— A „raktárvezető-helyettes belker"-ből a „belker"-t törölni kell.

— A raktárvezetőnél tovább is legyen előírás a felsőfokú szakmai végzettség.

— Helyenként nem átgondolt az egymásra épülő munkaköröknél a végzettségre vonatkozó szabály (például állomásfőnök II-nél érettségi az előírt iskolai végzettség, szolgálati főnökhelyettes II-nél [ide tartozik állomásfőnök is] pedig főiskolai végzettség az előírás.

— Az üzemviteli munkakörökben is több helyen a szolgálati hely kategóriája helyett célszerűbb az iskolai végzettség szerinti megkülönböztetés (például oktatótiszt, pénztárfőnök) a középiskolai végzettség 15. osztály főiskolai végzettség 16. osztály.

— *Az előadói besorolásra vonatkozó szabályok elfogadhatatlanok, helyette új javaslatot állítottunk össze.*

— Az ügyviteli munkakörökre valamennyi szolgálati helyen egységes besorolást kell alkalmazni. Ügyviteli I. 10. osztály, ügyviteli II. 9. osztály.

— Semmilyen munkakörnél nem fogadható el a visszasorolás.

— Egyes munkakörök magasabb osztályba sorolására, illetve új munkakörök felvételére szakáganként külön javaslat készült. (Összesen 108 munkakör.)

S. J.

A szokás hatalma. Kerékellenőrzés

Nemzetközi szeminárium

Egyensúlyt teremteni a munkavállalók és a kormány célkitűzései között

A Munkaügyi Kutatóintézet és a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal (ILO) közösen szakmai szemináriumot szervezett (november 24—27. között), amelynek egyik témája: „Kollektív tárgyalások az állami tulajdonban lévő vállalatoknál Európában" volt. A szemináriumon az ILO vezető tisztségviselői, francia és olasz nagyvállalati vezetők, valamint az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium, a Vegyipari Dolgozók Szakszervezete munkatársai tartottak előadásokat, amelyeket vita követett. A szűk körű rendezvényen meghívással lehetett költségmentesen részt venni. A Vasutasok Szakszervezetét (ezenkívül még 3-4 szakszervezetet) az a megtiszteltetés érte, hogy képviselői részt vehettek a szemináriumon.

A témában az európai gyakorlatot ismertető előadásokat (kérdésekre adott válaszokat) érdemes összefoglalni, hiszen a MÁV egy olyan állami tulajdonban lévő nagyvállalat (várhatóan többségi tulajdon alapján az is marad), amelynek a munkaügyi vonatkozású tárgyalásait a munkavállalók érdek-képviseleti szerveivel az európai tapasztalatok figyelembevételével kell kialakítani.

Az előadók a bevezetőben ismertették az állami tulajdon kialakulását a II. világháború követően. Ezek szerint a legtöbb európai országban a háború után megfigyelhető volt az a törekvés, hogy a hagyományosan állami tulajdonban lévő vállalatokon (például vasút) kívül minél több vállalat kerüljön állami kezelésbe. (Olajipar, autóipar bánya stb.) Az államosítás alapvető célja az volt, hogy elkerüljék az egyes vállalatok kartellekbe való tömörülését, vagy elkerüljék egyes vállalatok csődjét, mérsékeljék a munkanélküliséget. *Ez a folyamat a '70-es évek elejéig tartott, amikor is a legtöbb országban ez a tendencia előbb megállt, majd a '70-es évek közepétől megfordult.* Megindult a privatizáció, amely a legerőteljesebben az USA-ban és Angliában ment végbe. A privatizációnak csak egyik oka volt — valószínűleg nem is alapvető oka —, hogy fokozzák a vállalati munka hatékonyságát. A másik ok — talán a fontosabb — az állami költségvetési bevételek fokozása. A privatizáció az egyes országokban eltérő mértékben most is folyik. Így például Olaszország erőteljes privatizációra készül, és ennek oka az ilyen nagyarányú költségvetési hiány mérséklése. (Körülbelül 20 milliárd dollár bevételre számítanak a privatizációból.) Franciaországban a privatizációs törekvések sokkal kisebb intenzitásúak. Az állami tulajdonú vállalatoknál általában két nagy csoportot különböztetnek meg:

a) az ipari-, kereskedelmi jellegű tevékenységet folytató vállalatok,

b) a közszolgálati szektorba sorolt vállalatok (közlekedési, áramszolgáltató vállalatok stb.).

Mindkét csoportba tartozó vállalatokra jellemző, hogy irányításukban nincs különbség a magántulajdonba tartozó vállalatokhoz képest, ugyanolyan módszerekkel vezetik, mint a magánvállalatokat. A munkavállalókat is ugyanazok a jogok illetik meg az állami vállalatoknál, mint magánvállalatok dolgozóit, bár egyes országokban a közszolgálati szektorba tartozó vállalatok dolgozóinak bizonyos jogait (például a sztrájkhoz való jog) igyekeznek korlátozni.

A közszolgálati vállalatok célkitűzései eltérnek az egyéb vállalatokétól, abban — de ez lényeges —, hogy nem elsődleges a gazdasági jellegű célkitűzés. *Mindenütt tudomásul veszik, hogy a közszolgálati jellegű vállalatokat veszteséges gazdálkodás esetén is fenn kell tartani.* Az állami vállalatoknak tulajdonítanak egy társadalmi funkciót is, amely alatt azt értik, hogy ezeknél a vállalatoknál a munkahelyet még veszteséges gazdálkodás esetén is meg lehet őrizni, és ezt igen fontosnak tartják. Külön is kitérnek a menedzser szerepére az állami vállalatoknál. Hangsúlyozták, hogy mindenütt nagyfokú önállóságot, autonómiát biztosítanak a vezetőknek.

Teljes önállóságot élveznek a szociális létesítmények, a munkabiztonság stb. terén. Természetesen a kormányok befolyásolják a menedzser döntéseit. Az állami vállalatok vezetőire különleges szerep hárul: *egyensúlyt kell biztosítani a munkavállalók törekvései és a kormány célkitűzései között.* Bár a menedzser nagyfokú önállósággal bír, de az állami tulajdonú vállalatoknál minden vonatkozásban a felelősség a kormányé. Ez alól a felelősség alól a kormány nem bújhat ki. A menedzser igyekszik jó kapcsolatot tartani a munkavállalókkal, illetve azok érdek-képviseleti szerveivel. A közszolgálati jellegű állami vállalatoknál a politikai jellegű döntések, amelyeket a kormány közvetít is, jelentős szereppel bírnak. Fő cél a szolgáltatások bármilyen áron való biztosítása. A kormányokra is kettős szerep hárul: egyrészt figyelemmel kell lenni az egész lakosság érdekeire, amelyek a közszolgáltatás vonatkozásában fennállnak, és ide tartozik a lakosság által fizetett adó megfelelő felhasználása is, másrészt annak a kisebb közösségnek az érdekeit is méltányolni kell, akik a szolgáltatást lehetővé teszik.

Meg kell még jegyezni, hogy az állami tulajdonú vállalatok menedzserei általában más érdekközösségekbe (kamarákba) tömörülnek, mint a magántulajdonú vállalatok vezetői.

Munkaügyi kérdésekben az állami vállalatok vezetői és a dolgozók közötti tárgyalások ugyanolyan formában bonyolódnak le, mint a magántulajdonú vállalatoknál. A nyugat-európai országokban a fő hangsúly egy-egy iparágat, szakmát tömörítő, úgynevezett ágazati tárgyalásokon van. Az itt született megállapodásokat (kollektív szerződés előírásait) minden vállalat, függetlenül attól, hogy az állami vagy magántulajdonú — magára nézve kötelező érvényűnek tart. Az ágazati tárgyalásokon (megállapodásokon) kívül általában még két szinten folynak egyeztetések: az egyiket konföderációs (ez a legfelsőbb szintű), a másikat vállalati szintűnek nevezik.

A konföderációs tárgyalások a legfontosabb kérdésekben folynak. A kollektív tárgyalásokon a munkavállalókat a szakszervezetek képviselik. *Érdekes módon a vállalati üzemi tanácsok szerepéről, azok működéséről alig esett szó, mindenütt a szakszervezetek szerepét hangsúlyozták.* A kollektív tárgyalásoknak megállapított egységes (standard) módszere nincs, de vannak olyan kialakult gyakorlati módok, amelyikhez mindegyik fél következetesen tartja magát.

A kollektív tárgyalások fontosságát három kérdésben emelték ki:

— A legfontosabbnak a bértárgyalásokat tartják. Az erre vonatkozó megbeszélések általában 3-4 hónapig is eltartanak, mire megegyezés születik. Mostanában mindenütt megszűnt az úgynevezett bérindexelési módszer, amikor a bérek emelkedését az infláció mértékéhez igazítottuk, akár évente többször is. *A bértárgyalás előtt az állami tulajdonú vállalatok kapnak olyan információt, amely az infláció mértékére vonatkozik.* Ez azonban egyik felet sem köti semmilyen formában, azonban a béremelések alsó szintje általában nem szokott az infláció mértékénél alacsonyabb lenni. Az átlagos béremeléstől lényegesen eltérhet az egyéni béremelési mérték.

A másik fő tárgyalási téma a munkaidő hossza. Ezeket a tárgyalásokat legfelső szinten folytatják. A megállapodásokat széles körben alkalmazzák. A munkavállalók törekvése a heti munkaidő csökkentése.

Külön kiemelték a privatizációra vonakozó tárgyalások fontosságát. Hangsúlyozták, hogy az állami vállalatok vezetői a privatizációt mindig megbeszélik a dolgozókkal, ahol ezt nem tették meg kellő mértékben, ott a munkavállalók fellázadtak és néhány esetben ennek komoly következménye volt. Igyekeznek elkerülni, hogy az állami vállalatok privatizációja előtt vagy után létszámelbocsátásokra kerüljön sor, ugyanis a privatizációval szembeni legnagyobb dolgozói ellenállás az elbocsátások miatt merül fel.

Összefoglalásul megállapították:

— az állami tulajdonú vállalatok ugyanolyan formában és módon irányíthatók, mint a magánvállalatok.

— a kollektív munkaügyi tárgyalások azokról a témákról folyhatnak az állami vállalatoknál, mint a magánvállalatoknál és a módszer is hasonló.

— kiemelt szerepet kap, hogy az állami tulajdonú vállalatoknál az állam (kormány) felelőssége különösen fontos a közszolgálati vállalatok esetében.

— a privatizációs folyamatokra a meggondoltság és a dolgozókkal való egyeztetés jellemző.

Sajnálatos, hogy ezen az igen hasznos szemináriumon, amely a magyar átalakulásnak fontos követendő ismereteket nyújtott, csak kevesen vehettek részt.

Dr. Simon

EGYPERCES TELEFONINTERJÚ

Kampány répa nélkül

— Halló. Itt Mezőhegyesről *Perlaki János* állomásfőnök beszél.

— Üdvözlöm. A Magyar Vasutastól érdeklődöm: milyen volt az idei répakampány?

— Semmilyen. Egyetlen vagon répa nem futott be állomásunkra.

— Hogy-hogy? Hiszen az elmúlt harminc évben Mezőhegyesen az őszi forgalom egyet jelentett a kampánynyal...

— Igen, korábban így volt. Amíg 1990-ben 1858 kocsiban közel 66 ezer tonna, tavaly 1172 kocsiban 47 ezer tonna répa jött be vasúton, addig most sajnos egyetlen kocsi sem.

— Oka?

— Idén a cukorgyár körzetében 2600 hektárral kevesebb területen vetettek répát, ami közel 1745 ezer tonna terméskiesést eredményezett. Ehhez jött a kedvezőtlen időjárás is. Vasúton egyedül Sarkadra küldtek kettőezer tonnát, a többit gépkocsikkal fuvaroztál be. A tavalyi 101 napos kampánnyal szemben az idei csak 68 napos volt. Tőlünk csak a feldolgozott répa után 404 kocsi készárut (cukrot, répaszeletet) vittek el.

— Mi várható jövőre?

— Október 1-jével a gyár részvénytársasággá alakult át. Remélem ez számunkra kedvező lesz.

— Köszönöm a beszélgetést.

(Gellért)

„A MÁV CSERBENHAGYOTT MINKET"

Az ígéret ellenére több vasutast menesztettek

Többet ér egy munkahely, mint a végkielégítés

Tavasszal, mint ismeretes, több ezer vasutast kényszerült átmenetileg részmunkaidőben foglalkoztatni a MÁV. Akkor arra hivatkoztak: ezerhatszáz dolgozó munkahelyét menti meg ez az intézkedés. Azoknak pedig, akik — más választásuk nem lévén — vállalták a részfoglalkoztatást és a nyolcvanhárom százalékos bért, ígérték: ez év december 31-ig bizonyosan a MÁV „kötelékében" maradhatnak. Az utóbbi időben több elkeseredett dolgozó keresett meg minket azzal, hogy mégis menniük kellett: a vállalat felmondott nekik. Vajon hogyan lehetséges ez? — ennek jártunk utána.

Tömösközi Ferencnét, aki huszonegy évig volt a MÁV munkatársa, már hiába keressük régi munkahelyén, a MÁV Tervező Intézetben. Szeptember 7-e óta a felmondási idejét tölti.

— *Régebben irigyeltem azokat, akik nem dolgoznak* — mondja. — *Most viszont borzasztó érzés, hogy reggelente nincs hová mennem. Idegileg nagyon megviselt ez az egész. Nekem hivatásom volt a vasút, és úgy éreztem: a MÁV cserbenhagyott minket.* Sok társammal együtt magunk döntöttünk úgy, hogy nem vállaljuk a kft.-be való belépést. Ezért tették ki a szűrünket. Elhiheti, hogy nem volt könnyű döntés. Én magam a középiskola után rögtön ide kerültem, soha más munkahelyem nem volt. Ráadásul a szakmám kifejezetten a vasúthoz köt: pályafenntartási és vasútépítési technikumot végeztem. Szerkesztéssel és költségvetéssel foglalkoztam. Amikor tavasszal azzal jöttek, hogy részmunkaidőben kell dolgoznunk, tudtuk, hogy a MÁV nehéz helyzetben van és elfogadtuk a feltételeket. Bár nem kényszerített minket erre senki, de kimondva-kimondatlanul mindenki tudta, mi a tét. Így, persze, aláírtuk a szerződést.

Hónapok óta nem volt megrendelés

— Nálunk az intézetben a tavasz úgyis nagyon „forró" volt — folytatja. — Az előző igazgató tömeges létszámleépítést hajtott végre: nagyszerű embereket küldött el. Aki maradhatott, inkább meghúzta magát. Már részmunkaidőben dolgoztunk, amikor megtudtuk, hogy nagyon közel került az, amiről már régen mondták, hogy be fog következni. Kft.-vé kell alakulnunk. *Eddig rendben is lett volna, de semmi tájékoztatást nem kaptunk arról, mi is a tét, milyen konkrét feltételekkel kell „átlépnünk".*

Az első sokk akkor ért minket, amikor közölték: kezdetben mindenkinek egységesen a minimálbér — nyolcezer forint — lesz a havi fizetése, a különbözetet pedig majd az év végén kapjuk meg — ha jól megy a kft.-nek. De azt mindenki tudta, hogy hónapok óta nem kaptunk megrendeléseket. Miből fizették volna ki akkor a többletet? Miután az szb ezt határozottan elvetette, jött a második variáció: dolgozzunk nyolcvanszázalékos bérért, és a fennmaradó húsz százalékot megkapjuk év végén. Az utóbbira persze semmi garancia nem volt.

Azt is megtudtuk, hogy a kft.-nél csak a Munka Törvénykönyve által minimálisan előírt végkielégítés jár nekünk, ami körülbelül feleannyi, mint amennyit a kollektív szerződés szerint a MÁV-nál kapnánk. Ha aláírunk, és néhány hónap múlva a kft. felmond nekünk, akkor komoly összegtől esünk el. De higgye el: *ettől függetlenül is maradtunk volna.* Többet ér egy munkahely, mint bármilyen összegű végkielégítés. Hanem odaraktak elénk egy tizenkét pontból álló szerződést, amit előtte senki meg nem beszélt velünk, és nekünk azt szó nélkül alá kellett volna írnunk. Akinek bármi megjegyzése vagy kérése lett volna, egyszerűen nem volt kihez fordulnia. Teljesen magunkra hagytak minket.

— Mi történt azokkal, akik végül is nem írtak alá?

— *Nem mondtak fel azonnal nekünk, hanem július 15-től átkerültünk a közgazdasági és fejlesztési főosztályra. Kértük, adjon nekünk munkát a MÁV, mert mi vasutasok szeretnénk maradni.* De akkor már mi a vasútnál mostohagyerekek lettünk. Úgy bántak velünk, mint valami büntetőszázadnál. Közölték: munkát nem tudnak adni, kényszerszabadságra küldenek bennünket. Erre az időre hatvanöt százalékos fizetést kaptunk, amit megfellebbeztünk, és a VSz utóbb elérte, hogy még tíz százalékot adjanak. Majdnem két hónapig — szeptember hetedikéig — tartott ez az átmeneti állapot. Akkor pedig felmondtak.

— És most hogyan tovább?

— A felmondási időm most jár le. Munkát kerestem sok helyen, de eddig nem tudtam elhelyezkedni. Mivel nem szeretnék munkanélküli-segélyen élni, arra gondoltam, hogy jelentkezem valamilyen átképző tanfolyamra.

Mi a véleménye minderről a MÁV Tervező Intézet Kft. szakszervezeti bizottsága elnökének, *Sáros Csabának* és titkárának, *Holics Zoltánnak?*

— Dolgozóink többsége azt szerette volna, ha maradunk a MÁV berkeiben. Tizenöt éve még ezerkétszázan voltunk, de még a múlt esztendőben is négyszázötven-ötszáz között mozgott a létszám. *Ma már kétszázan sem vagyunk.* A felmondássorozat januárban kezdődött: akkor körülbelül ötven munkatársunkat küldték el. A második hullám még többeket érintett. Akkor arra hivatkoztak: nehéz helyzetben van az intézet, csökkennek a megrendelések. A háromszáz-húszas létszám a kft-.vé alakulás során csökkent kétszáz alá. A legnagyobb baj az volt, hogy alig pár nap állt rendelkezésre a döntéshez. A bizonytalanság vitt el sok embert.

A szakszervezet tiltakozott

Június elején olyan volt a helyzet, hogy a dolgozók nyolcvan százaléka távozni akart. Mindenki félt. Hiszen, ha februárban egy teljes vezetési szintet fel lehetett menteni, akkor itt bármi megtörténhet — gondolták sokan. Május 28-án a dolgozókat arról tájékoztatták, hogy a kft.-be átlépőket az addig ismerteknél rosszabb feltételek várják. A szakszervezet azonnal tiltakozott. Megkezdődtek a tárgyalások a MÁV vezetőivel. Ezek — az utólagos értékelések szerint is — eredményesek voltak. Ebben komoly szerepe volt annak a segítségnek, amelyet szakszervezetünk középszervétől, a VSz Központi Hivatalok Intéző Bizottságától kaptunk.

Utólag úgy látjuk, hogy az asztal másik oldalán ülők is átérezték a munkavállalók nehéz helyzetét, és amiben lehetett, javukra döntöttek. Például nőtt a MÁVTI Kft. telephelyeinek száma és alapterülete, csökkent a tervezett bérleti díj. A dolgozók nagy örömére továbbra is az intézet kizárólagos használatában maradt a családi üdülő. És, szinte az utolsó pillanatban, pályázatot írtak ki a kft. ügyvezető igazgatói posztjára. Miután ez eredménytelen volt, *Keresztfalvi Lászlót,* a MÁVTI egykori népszerű munkatársát bízták meg az igazgatással. Ez a döntés kedvező visszhangra talált a dolgozók körében, de túl későn jött, és sokak elmenetelét már nem tudta megakadályozni.

— Vajon kik jártak jobban, akik távoztak vagy akik maradtak?

— Ennyi idő kevés ahhoz, hogy erre feleljünk — mondja *Sáros Csaba.* — De az bizonyos, hogy sokáig szomorúak leszünk még amiatt, hogy a szakmailag és emberileg legjobb kollégák közül is sokan elmentek. A szellemi értékekkel való pazarló gazdálkodás hosszú távon csak vesztességet hozhat. Igaz ez a MÁVTI esetében is, bár mi tudjuk, hogy a MÁV kényszerhelyzetben, a pillanatnyi túlélésért harcolva cselekszik.

— Nekünk, tervezőknek, hinnünk kell a vasút megújulásában, az évek múlva szükségszerűen meginduló beruházásokban. Akkor majd bizonyára hiányozni fognak a most könnyedén szélnek eresztett munkatársak.

Ha nincs munka, nincs bevétel

A MÁVTI Kft. igazgatója, *Keresztfalvi László* szerint a MÁV megpróbált gondoskodni azokról, akik nem léptek be a kft.-be.

— *Ők nem vállaltak minket, pedig mi senkinek nem mondtuk, hogy menjen el. Régóta tudott dolog volt, hogy lesz egy ilyen változás. A munkavállalók mégsem készültek fel erre időben. Higgye el, hogy sokan azért távoztak, mert nekik így volt kifizetődőbb. Mi igényt tartunk a jó szakemberekre. Lehet, hogy szükség is lesz rájuk, ha a vasút fellendül. De csak a megtermelt pénzből tudunk fizetni.*

— Ha nincs munka, nincs bevétel. Ez nem új dolog: tudtommal tavaly is volt egy olyan hónap, amikor egyes irodákban nem dolgoztak, és a vezetők a dolgozók megegyezése alapján illetményt sem kaptak. Az idei részmunkaidő kényszerhelyzet volt. A június 12-e a legutolsó részmunkaidős nap — és július elseje — a kft. megalakulása — közötti bő két hétben legfeljebb két tucat embernek mondott fel a MÁVTI.

— Hogy ez számukra anyagilag mit jelentett, azt nem tudom, akkor még nem én voltam az igazgató. De úgy hallottam, olyan is volt, hogy valaki „rájátszott" erre.

A MÁV munkaügyi osztályának vezetője, *Neuschl Gyula* alapjában véve eredményes intézkedésnek mondja a részmunkaidős foglalkoztatást. Összesen ötvenháromezer vasutast érintett ez az eredetileg két hónapra tervezett, de végül csak öt hétig — május 11-től június 15-ig — tartó akció, közülük mindössze száznyolcvan dolgozót bocsátottak el eddig. Ezeknek a személyeknek többségében a MÁVTI kft.-vé alakulása kapcsán mondtak fel.

Felajánlottak ugyan számukra átképzési lehetőséget, és aki ezt elfogadta, maradhatott. De azt a munkaügyi vezető is elismeri, hogy nem lehet csodálkozni azon, ha diplomás emberek nem éltek a lehetőséggel, hogy jegyvizsgálónak vagy rendésznek menjenek.

— A végkielégítés összegét ugyan csökkentette a részmunkaidő miatt kiesett bér, de ez elenyésző összeg — mondja az igazgató. — A részmunkaidő vállalására senkit nem kényszerítettünk. Azt sem mondtuk, hogy aki ezt aláírja, az védettséget élvez. Mi nem mondtuk, hogy december 31-éig nem bocsátjuk el őket. Ilyen garanciát csak a Munkaügyi Minisztérium kért, mielőtt jóváhagyta volna a kétszázharmincmilliós támogatást. Ez a részmunkaidőben foglalkoztatottak kieső munkaidejére járó személyi alapbér ötven százalékának öt hétre járó összege. A megállapodás viszont azt is tartalmazza, hogy amennyiben a MÁV mégis létszámleépítést hajtana végre, köteles a leépítésben érintett munkavállalók részére átutalt támogatás összegét visszafizetni.

Visszafizetni az arányos részt

— Ez mikor fog megtörténni?

— *Mi már átutaltunk 680 ezer forintot a Foglalkoztatási Alap részére. Az idén több részmunkaidősnek már nem szándékozunk felmondani.*

Az említett kétszázharmincmilliós támogatás odaítéléséről annak idején a Munkaerő-piaci Bizottság döntött. Ez az Országos Érdekegyeztető Tanács egyik szakbizottsága, amelynek van munkavállalói, munkáltatói és kormányoldala. A munkavállalói oldal szóvivőjét, *dr. Pék Zsoltot* — aki egyben a Kommunális Dolgozók Szakszervezetének elnöke is — azért kerestük fel, hogy megtudakoljuk, mi a véleménye a történtekről.

— *A Munkaerő-piaci Bizottságnak döntési joga van a Foglalkoztatási Alap felhasználásáról.* Ami a MÁV-ot illeti, a kérésüket támogattuk, de ezt a május 28-i döntésünket felfüggesztettük, mivel a MÁV a részmunkaidő bevezetése előtt nem egyezett meg minden érdekelt szakszervezettel. Másfél hónapra volt szükség, amíg a MÁV vezetői végre leültek tárgyalni a vállalatnál működő szakszervezetek képviselőivel. Ezután augusztus 27-én megtartott ülésünkön határoztunk úgy, hogy felkérjük a Munkaügyi Minisztériumot, hogy a MÁV-val a szerződést kösse meg. Azóta már több panasz érkezett, hogy a MÁV nem tartotta be a szerződésben foglaltakat. Ez azt jelenti, hogy a pénz arányos részét vissza kell hogy fizessék.

Az állam felelőssége

— Mit gondol ön a történtekről?

— Megértem, hogy a MÁV kényszerhelyzetben van. És nemcsak ő a felelős abban, hogy idekerült. *Nagy felelősség terheli az államot, hogy egyik legnagyobb vállalatát hagyta ilyen helyzetbe jutni.* Ugyanakkor meg kell állapítani, hogy a MÁV vezetőinek a a MÁV egyes szakszervezeteivel való kapcsolata formális és egyoldalú. Erre bizonyíték az is, hogy komoly erőfeszítésbe került rávenni őket, hogy üljenek le tárgyalni minden szakszervezettel.

Ha egy nehéz helyzetben levő vállalat kénytelen embereket elküldeni, akkor sem teheti anélkül, hogy ezt a lépést előre ne egyeztetné a vállalaton belüli érdekképviseletekkel.

Csop Veronika

A mellékvonalon

Bizonytalan sorsú vasutasok

„Csak a vasúti fizetésre támaszkodhatom"

Amennyiben realitássá válik az 1500 km hosszúságú mellékvonal forgalmának megszüntetését célzó fantazmagória, a Kunszentmárton—Lakitelek közötti szakasz „kapuit" minden bizonnyal elsőként fogják lelakatolni. A pálya elképzelhetetlenül leromlott, alig tűri magán az amúgy sem túlrugózott csehszlovák motorkocsit. A felújítás nem odázható el sokáig, pénz viszont nincs, ezzel bezárult az ördögi kör. De mi lesz az itt dolgozó vasutasokkal?

Szegedi Sándor, Tiszaug forgalmi szolgálattevője „szerencsés" ember. Két év múlva betölti a hatvanat, ha minden rosszra fordul, legfeljebb korkedvezményes nyugdíjt a vonul. Korántsem ennyire egyszerű *Antal Sándor* váltókezelő helyzete.

— Fogalmam sincs, mihez kezdenék, ha megszűnne a vonal, engem pedig elküldenének. Hová vesznek föl manapság egy 44 éves szakképzetlent? Másodállásom sincs, ami bizonyos mértékig pótolná a vasúti fizetést. Ez sem sok, de legalább biztos pénz. Családi pótlék nélkül 9700 forint körül viszek haza havonta. Ha minden jövedelmünket összeadjuk, huszonhatezer forintból kell ötünknek megélni.

Budai Sándor váltókezelőnek sincs különösebb oka a vidámságra. 22 éves, nőtlen, szakképzettsége nincs. Négy éve jött a MÁV-hoz, szándékai szerint maradna is, akár nyugdíjig, mi több, szolgálattevőnek is kitanulna. Ha utcára kerül... Esetleg megpróbálna valamilyen „gyorstalpaló" úton szakmát szerezni, de hát oda is pénz kell, a munkanélküli-segélyt pedig nem ehhez méretezik. No, meg lassan a nősülésre is gondolni kellene.

Szerényi János, Csépa és egyben Tiszaug állomásfőnöke szerint a vonal eddig nem lehetett gazdaságtalan, hiszen idén is tekintélyes mennyiségű gabona került berakásra, amelynek 90 százalékát a FAK — segélyprogram keretében exportált búza tette ki. A jövőt illetően már nem ennyire optimista, hiszen egyik legnagyobb fuvaroztatójuk, a Tiszamenti téesz ellen folyik a csődeljárás. Vigasz, hogy azért nem mindegyik téeszt kell eltemetni, a földek pedig ezután is teremni fognak, bárki szántsa vesse, így szállítanivaló mindig lesz majd. A legnagyobb problémát *Szerényi János* is a pálya elavultságában látja, sorsukat valószínűleg az dönti el, hogy a rekonstrukcióra lesz-e keret, avagy sem.

— Hány vasutast érintene a megszüntetés?

— *Csépán és Tiszaugon nyolc vasutas munkahelye forog kockán. És itt már nincs lehetőség különféle átcsoportosításokra, amikor minden nagyobb állomás munkaerő-fölösleggel rendelkezik. Aki pedig ezen a vidéken utcára kerül, annak esélye sincs az újbóli elhelyezkedésre.*

Az az ötlet, miszerint az érintett települések önkormányzatai járuljanak hozzá a pálya felújításához, teljességgel kivitelezhetetlen. Ezek szegény falvak, üres zsebbel, nem lehet még több terhet rájuk rakni. Ezentúl a közúti hálózat sem képes átvállalni a tömegáru elszállítását. Ha a vasutat fölszámolják, ugyanakkor a közutak fejlesztésére sem jut pénz, a terület sok szempontból ellátatlan marad, az amúgy is elmaradott falvakba vissza fog térni a középkor.

A Debrecenből Nagykereki felé tartó „szárny" a maga 60 km/óra sebességével a „jobb" mellékvonalak közé tartozik. *Határtalan pusztaságot követően érik el a vágányok Mikepércset.* Néhány házat éppen a megálló közelsége miatt építettek a falutól távol, lehet, nemsokára Magyarországtól is messzire kerülnek az itt lakók. Összeomlás előtt álló téglabódé a „felvételi épület", némiképp felvilágosítást ad a vonattal utazók számáról is. Mindent összevetve, a vasutat elsősorban nem a mikepércsiek fogják megsiratni...

Sáránd mellékvonali viszonylatban már nagy állomásnak számít, itt ágazik ketté a létavértesi és a nagykereki vonal. *Mindez alig vigasztalja Kapusi Márton állomásfőnököt, mint mondja egész életét a vasútnak szentelte, semmi máshoz nem ért, negyvenhat éves korában még a korkedvezményes nyugdíjban sem reménykedhet.* Nála is nagyobb tragédiába kéveredhet *Nagy Ferenc* forgalmi szolgálattevő. Építésztechnikusi végzettsége ellenére a vasútban vélte fölfedezni néhány évvel ezelőtt a biztos egzisztenciát, ami a jelek szerint mostanra köddé, füstté vált. Amikor elkezdett építkezni, még szó sem volt a vonal, az állomás megszüntetéséről, ezért is merte fölvenni a vasúti, meg az OTP-kölcsönöket.

— *A vasúttal kétoldalú szerződést kötöttem, miszerint tíz évig, a kölcsön visszafizetéséig nem mondanak föl* — avat be magánügyeibe *Nagy Ferenc.* — Kérdés, hogy mennyire lehet bízni a hasonló szerződésekben. Más a helyzet az OTP esetében. Ők valószínűleg nem mérlegelnék, hogy miből tudok törleszteni, miből nem. Ha nem tudok fizetni, a három gyerekkel egyszerűen kiraknak az utcára. Építésztechnikusként elhelyezkedni képtelenség, ebből a szakmából nagy túlkínálat van az egész megyében, legfeljebb beállhatnék kőművesnek, feltéve, hogy a jelenlegi gazdasági-szociális helyzetben van valakinek kedve az enyémhez hasonló kétmilliós beruházáshoz.

A szomszédos Derecskén a máshol már megszokott vasúti tájkép fogad, a legszélső vágányon letétes kocsik glédája húzódik.

— Nem mindig volt ez így — emlékezik a szebb napokra *Szabó Sándor* forgalmi szolgálattevő. — Azelőtt óriási volt a búza, a cukorrépa föladása. Csak mióta ez a fenenagy demokrácia beütött, azóta sorvadt el a forgalom. *De hát erről nem mi tehetünk, mégis nekünk kell meginnunk a levét.* Lehet, régen egy vasutas csak kiegészítésnek tekintette a vasúti fizetést, valójában a földjéből élt. Most is igaz lehetne, ha az embernek lenne befektethető pénze. Na de vasúti fizetésből tőkét fölhalmozni, szántani, vetni, aratni? Csak egyszer „segítsen" be az időjárás és tökéletes a csőd. Hitelt fölvenni nem érdemes, mert a kamatokba bele lehet rokkanni. Állatokat nevelni megint csak nem érdemes, alacsonyak a felvásárlási árak, drága a takarmány. Szóval az én körülményeim között — és e tekintetben nem vagyok egyedül —, paraszti munkából képtelenség megélni, hiszen csak az OTP-törlesztés elvisz havonta majdnem négyezer forintot. Csak a vasúti fizetésemre támaszkodhatok, ki tudja meddig...

Thorday Zoltán

Nyugdíjas-találkozó

A hatvani nyugdíjascsoport november 27-én tartotta a vasutas művelődési házban év végi találkozóját, amelyen 200-an vettek részt. Elsőként *B. Nagy Károly,* a csoport elnöke köszöntötte a nyugdíjasokat és hozzátartozóit. Ezután a város Naplemente nyugdíjasklub kultúrcsoportja adott színvonalas műsort.

LOGIKAI BUKFENC

Kutyául érzi magát a kutyát utaztató utas

„Ne keressen logikát a vasút működési mechanizmusában. A vasutat nem logika, hanem utasítások irányítják."
(Egy vasúti középvezető)

Nem tudom mit szólnának a vásárlók, ha, teszem azt, a kenyér esetében új árrendszert vezetnének be. Mindenki a kilós veknit fizeti, függetlenül attól, hogy húsz dekát vagy fél kilót vesz. Tudom, képtelen az ötlet, pedig a vasút már a maga módján megvalósította. Üssük csak fel a hivatalos menetrend 57. oldalát, az Élőállat-fuvarozás című fejezetnél. Azonnal kiderül, hogy 50 kilométeres határig egységesen 25 forint az élő állat — egyszerűség kedvéért a kutya — fuvardíja. Mit tesz csacsi módon a naiv állampolgár, ha történetesen Tatabányától Szákszendig akarja utaztatni négylábú barátját? Számolni kezd: Szákszend 21 kilométer, oda-vissza 42. Nagyszerű, dörzsöli a markát, az út belefér az 50 kilométeres menetrendi intervallumba, kér hát egy ötven kilométeres kutyajegyet.

Visszafelé aztán kiderül, hogy hohó! nem úgy van az. Meg még mi nem kéne azért a rongyos huszonot ruppóért? Váltsa csak meg az újabb 50 kilométeres jegyet, akinek ilyen flancra, mint a kutya, telik, annak biztosan futja a fuvardíjra is. Az utas persze — teljesen hiábavalóan — bizonygatja, hogy hiszen ő már megfizette a retúrt, hogy aztán az ötven kilométert oda vagy vissza, cikcakkban vagy átlósan akarja megtenni, az már hadd legyen az ő dolga. Végül belátja, hogy itt puszta logikával nem lehet meggyőzni a MÁV merev utasításokon nevelkedett alkalmazottját. Előveszi a pénztárcáját és leperkálja a második huszonöt forintot. Vagyis fél kiló kenyérért egy kiló árát fizette. A MÁV pedig zsebre vágott 58 kilométert.

A vasút kereskedelmi szakembere elvben egyetért az utas okoskodásával, de hát ez van, ráadásul szeretni sem kell. Hogy ez miért van így, ha egy az ár, akkor miért van tételesen fölsorolva a 10, 20, 30, 40 kilométeres tarifahatár, egyáltalán miért ötven kilométer az alsó díjtétel, hát azt nem tudni. Ő csak azt javasolhatja az utasnak, hogy kérdezze meg az igazgatóság illetékesét.

Az utas pedig elhatározza: nem kérdez meg senkit. Mert gyanítja, hogy aki ezt a fura — fél kilóért egy kiló ára elvén működő — díjszabási rendszert kiagyalta, az sem tudna épkézláb választ adni rá.

Utóirat: Ezért most kivételesen ne *Kupa Mihályt* szidjuk...

T. Z.

Síelés, téli üdülés

Megjött a tél. A magas hegyeket már hó borítja. Szomszédaink közül Ausztriában, az ismert sítelepeken már megélénkült az élet.

Nem véletlen, hogy az utazási irodák, köztük a MÁVTOURS és a Lokomotív Tourist is — az utazási szokásokhoz és igényekhez alkalmazkodva —, kínálják téli programjaikat. A MÁVTOURS utazási iroda ajánlatai között az olcsó, a középárfekvésű utak vannak többségben. Köztük jócskán akadnak olyanok is, amelyeknél az utazás egyénileg történik. Ez pedig kedvező azoknak a vasutasoknak, akik ebben az évben nem használták még fel külföldi utazási kedvezményüket.

A MÁVTOURS gazdag kínálatából ezúttal néhány — év végi és eleji — külföldi programra hívjuk fel az érdeklődők figyelmét.

„Szuperkedvezményes téli üdülés a Magas-Tátrában" — invitál egy szlógen. Elhelyezés a Hotel Bellauve-ban, kétágyas, zuhanyzós szobákban. Hétnapos turnusok, reggelivel, december 22-ig 5026 forint egy személyre. Ezt követően — március 13-ig — már jóval többe kerül.

A téli sportokat, elsősorban a síelést kedvelőknek eddig kevésbé ismert területeken, a szomszédos Szlovéniában, Svájcban és Franciaországban is kínálnak programot, melyek többnyire egyhetesek. A szlovéniai Bovecbe, Poharjénba és Bohinjba meghirdetett utak középárfekvésűek, egy személynek 14-20 ezer forintba kerülnek. Elhelyezés szállodákban, zuhanyzós szobákban félpanziós ellátással. A gyerekek 10 éves korig árkedvezményt kapnak. Közlekedés egyénileg.

A svájci és a francia Alpokban, szállodai apartmanokban, luxuskörülmények között, luxusárakon — 34—46 ezer forintba kerül — *lehet egy hetet eltölteni.* A két utóbbi síparadicsomba, a svájci Les Diabberetsbe és a francia La Plaqueba ideális gépkocsival menni, de vonattal is jó az eljutás.

*

A GySEV utazási irodája, a Lokomotív Tourist téli programajánlatában több mint egy tucat olyan ausztriai helység neve található, ahol elsősorban a téli sportok kedvelői válogathatnak kedvükre valót. Azoknak, akik még az idei szabadságukat nem merítették ki, *a december 26-tól január 2-ig Alsó-Ausztriába és Tirol tartományba hirdetett utakat ajánljuk.* A hatnapos turnusok a szilvesztert is magukba foglalják. A költségek a középkategóriába tartoznak.

Karintia és Salzburg tartomány síparadicsomaiba pedig március végéig folyamatosan szerveznek hat-hét napos turnusokat.

(vf.)

— Felhagytam a szakmával, mert ez jobban kifizetődik
(Rák Béla rajza)

KÖRNYEZETVÉDELEM, TÚLÉLÉS, NEMZETGAZDASÁG (2.)

Állítsuk meg az önpusztítást!

A Levegő Munkacsoport ajánlásai gazdaságilag is hasznosak

A kormány és a vasutas-szakszervezetek megegyezése fontos esemény. Olyan helyzetet teremtett, amelyben a vasutasok hajlandók tovább tenni a dolgukat, mivel úgy gondolják, hogy — a vasutasok zömének minimális létbiztonsága mellett — e fontos közszolgáltatás működtetésének minimális anyagi feltételei is meglesznek. Ez jelentős hozzájárulás ahhoz, hogy fennmaradjon a társadalom működőképessége, ami ebben az ingatag átmeneti korszakban nem kis dolog. Megoldódott egy pillanatnyi válság, közel százezer család és a kormány lélegzetet vehet, és erőt gyűjthet a következő veszélyhelyzetre. Nem szabad tehát lebecsülnünk a megegyezés jelentőségét, ugyanakkor azt is látnunk kell, hogy az alapvető problémákból, amelyek talaján a vészhelyzet kialakult, tulajdonképpen semmi sem oldódott meg. Ez pedig nemcsak a kormány számára, hanem az egész társadalom számára (elsősorban persze a vasutasok számára) feladatokat jelent.

A legfontosabb feladatok: az áruszállítás tömeges áttelerése közútról a vasútra és az „önerőre ítélt" hat vasúti járműjavító (9000 vasutas) létbiztonságának megteremtése. Kínálkozik egy megoldás, amely a két feladatot szorosan összekapcsolja.

Az ország második világháború utáni újjáépítésének egyik jelszava volt az *„arccal a vasút felé"*. Nagyon jól kifejezte, hogy a vasút a modern civilizáció nélkülözhetetlen eleme. Az áruszállításnak a közútról a vasútra való tömeges áttelerése világméretű feladat. Része annak a küzdelemnek, amelyet ha nem vív meg sikeresen az emberiség, akkor a civilizáció (de lehet, hogy a homo sapiens, mint faj) eltűnik a Föld színpadáról, mint ahogy 200 millió éves szereplés után a dinoszauruszok eltűntek. *(Lásd e sorok írójának most megjelent Ajánlás a túléléshez című könyvét.)* Ez nem túlzás, mert a motorizáció, és ennek keretében a közúti szállítás egyik döntő összetevője az ember környezet- és egyben önpusztító tevékenységének. Ezért — addig is, amíg a globális politikai elit az ENSZ keretében erre mindenkit kötelezni fog — a motorizáció radikális csökkentése, és ennek egyik igen fontos elemeként a közúti áruszállítás vasútra terelése minden fejlett ország kötelessége az emberi közösséggel szemben.

Sivatag lehet a Kárpát-medence

E cikk keretei között csak arra van mód, hogy jelzésképpen felvillantsak néhány tényt, amelyből érzékelhető e feladat fontossága. A kialakult ipari civilizáció (amelynek egyik alapvető összetevője az automobilizmus) rohamosan átalakítja a Föld légkörének évmilliók alatt kialakult összetételét. Ez azzal jár, hogy (az úgynevezett üvegház hatás folytán) a klíma felmelegedik. *Klímaszakértők szerint a globális felmelegedés Magyarországot különösen sújtja: 30-40 év múlva a Kárpát-medence elsivatagosodhat.* Az elmúlt 7 év borzalmas aszályai, az egyre forróbb nyarak arra mutatnak, hogy a Kárpát-medencében a gabonatermesztés feltételei egyre kérdésesebbé válnak. Ez belátható időn belül a gabonatermesztésre és az azon alapuló állattenyésztésre szakosodott magyar mezőgazdaságot eddig soha nem látott válságos helyzetbe taszíthatja. A légszennyezésnek, illetve az általa okozott károknak nagyjából a fele a motorizációból származik.

Az emberiség túlélésének, a fenntartható fejlődésnek alapkérdése, hogy milyen mértékben tudjuk fedezni energiaszükségletünket megújuló forrásokból, illetve milyen mértékben tudjuk nélkülözni az elfogyó ásványi energiaforrásokat. *Ebből a szempontból fontos tény, hogy ugyanazon áruszállítási feladatot vasúton 5,4-szer kevesebb energiával lehet teljesíteni, mint közúton.*

Mind a jó közérzet, mind a környezetvédelem szempontjából fontos, hogy a civilizációs létesítmények a természeti táj mekkora részét veszik igénybe, torzítják el. Ezért figyelemre méltó tény: *egy vasútvonal területfoglalása az azonos kapacitású közút területfoglalásának csak 20 százaléka.* Ehhez járul még, hogy a vasút kapacitása jelentősen növelhető a már meglévő pályaszakaszok felújításával, korszerűsítésével (azaz újabb területek igénybevétele nélkül), míg a közutak átbocsátóképességét jóformán csak további természeti értékek elpusztítása árán lehet növelni.

Vissza a vasúthoz, amíg nem késő

Három nyilvánvalóan összefüggő tény: a Budapesten átmenő forgalomból származik a levegőt szennyező szén-monoxid 7,6 százaléka, a szénhidrogének 5,9 százaléka, a nitrogén-oxidok 9,2 százaléka, az ólom 8,6 százaléka, a kéndioxid 14,6 százaléka, a formaldehid 15,4 százaléka, a korom 18,2 százaléka. A közúton szállított áruk tömege (tonnakilométerben) 1989-ben 2,4 szerese volt a 20 évvel korábbinak. *Budapesten az elmúlt 20 év alatt a krónikus asztmában szenvedő betegek aránya 24-szeresére nőtt,* a tüdőrákosok aránya kétszeresére, a tanulási zavarokkal küzdő gyermekek száma 15-szörösére. (Ez utóbbinál persze nehéz elkülöníteni a rossz pedagógia hatását és az ólommérgezés intellektust károsító hatását.)

Az elsivatagosodás hatásait és a tömeges egészségkárosodást nincs értelme pénzzel mérni. Van azonban a motorizáció, a közúti áruszállítás előrenyomulásának, a vasút háttérbe szorításának pénzben jól mérhető, közvetlen gazdasági kára is. Ezt is csupán illusztrálni tudjuk itt néhány adattal.

A magyar közúti járműforgalom az évi nemzeti összteljesítménye (GDP) mintegy 4,5 százalékát produkálja, ugyanakkor évente a nemzeti összteljesítmény 7 százalékának megfelelő kárt okoz. Ennek egy részlete: *1 kamion olyan mértékben rongálja az utat, mint 10 000 személyautó. Egy kilométer 2-3 sávos autópálya építése 300 millió forintba, egy kilométer kétvágányú vasúti pálya építése 18 millió forintba kerül.* (Emellett az autópálya átbocsátóképessége 30-40 százalékkal kisebb a vasúténál.) A közúti áruszállítás önköltsége 6,1 forint/tonnakilométer, a vasútié 1,6 forint/tonnakilométer, ugyanakkor a közúti eszközigényessége csak 14 százalékkal kevesebb, mint a vasúti szállításé.

Sajnos az 1991-ben közzétett közlekedéspolitikai koncepcióban még nem tükröződnek ezek a felismerések. E koncepcióban azt olvashatjuk, hogy 2000-ben 1980-hoz képest a vasúti teljesítmény (árutonnakilométerben) 77 százalékra csökken, míg a közúti áruszállításé 222 százalékra nő; hogy a vasútvonalakat nem fejlesztik (sőt a vonalak 20 százalékát a bizonytalanabb koncessziós, illetve önkormányzati kezelésbe adják), míg az autóutak hosszát hétszeresre növelik. *Nyilvánvaló, hogy ezt az irányzatot ellenkezőjére kell fordítani.*

A vasúti járműjavítók kapacitását (és teljesítményét) eleink úgy alakították ki, hogy összhangban legyenek a MÁV járműállományával és a MÁV-szabványok szerinti javítási ciklusokkal. Miután a műszaki szintentartás hátralékaként ma már meghaladja a 200 milliárd forintot, és 1993-ra sincs előirányozva a szintentartáshoz szükséges szabványos javítások költségfedezete, a vasutasok tárgyalópartnerei arra az álláspontra helyezkedtek, hogy elvi okokból nincs szükség ilyen összhangra, hiszen itt van az osztrák, a szlovák, a román és így tovább vasúti járműjavítási kínálat a magyar mellett. Ezek versenyezzenek egymással a piacgazdaság törvényei szerint, és ha a magyar üzemek nem tudnak elég jó ajánlatot adni, ám bocsássák el dolgozóikat. *Biztos ami biztos, az elbocsátások előkészítése már meg is kezdődött.*

(Mielőtt tovább haladnánk, iktassunk ide egy figyelemre méltó adatot: a GM és a Suzuki autó-összeszerelő üzemei letelepítése érdekében a magyar állam 1991. és 1995 között 11,9 milliárd forint szubvenciót adott, illetve enynyi bevételről mond le. Ennyibe kerül tehát az országnak — nem a befektetőknek! — 1650 új munkahely létesítése az autógyártásban, amelynek hosszabb perspektívája legalább is vitatható. Vajon a műszaki norma szerint szükséges vasutas munkahelyek megőrzése nem érne meg valamennyit?)

Nézzünk szembe a tényekkel: a vasutas-szakszervezeteknek el kellett fogadniuk, hogy a 6 járműjavító úgymond egy-egy önálló cég legyen, és ezek az „új" cégek — az induló év valamelyes támogatása után — éljenek meg, ahogy tudnak. Ám legyen. Ebben a helyzetben azonban legyenek a járműjavítók valóban önállóak (mert hiszen a MÁV 100 százalékos tulajdonában lévő kft.-k nem azok): az — amerikai példa alapján alkotott — MRP-ről szóló törvényben meghatározott támogatással a 6 járműjavító munkásai közösen vegyék tulajdonba üzemeiket, alakítsanak egy közös, munkástulajdonban lévő Vasúti Járműjavító Részvénytársaságot.

Jó üzlet lehetne a járműjavítóknak

A MÁV lecsökkent fizetőképes keresletéhez milyen pótlólagos piacot teremthet magának ez a részvénytársaság? Kézenfekvő lehetőség: vezesse be a kamionszállító szerelvények gyártását. Ennek műszaki lehetősége nyilvánvaló, hiszen a székesfehérvári üzem már gyártott ilyen vagont. Az irányzatot a MÁV is magáévá tette, hiszen — kísérleti üzemben — már működik egy kamionszállító vasútvonal Ausztria és Budafok-Háros között, készülnek a tervek egy végleges Szeged melletti kamionfogadó-pályaudvarra, és ezzel a teljes balkán—nyugat-európai kamion-tranzitforgalom vasútra terelésére.

Mintha csak a pénz hiányoznék a tervek megvalósításához, holott tulajdonképpen a pénz is megvan. A Levegő Munkacsoport által az országgyűlési képviselőknek átadott zöld költségvetés kimutatta, hogy a törvényben előírt (a nyugati tarifákkal nagyjából megegyező) útadóból a kormány 20 milliárd forint körüli kedvezményt szándékozik adni az áthaladó kamionosoknak. E kedvezmény — teljes vagy részleges — eltörlése már jelentős forrást jelenthet a kamionok vasúti szállítása számára. Ha arra gondolunk — és gondoljunk arra! — hogy *a speciális vagonokat a magyar vasúti járműjavítók gyártják, ez számos munkahely megőrzését is jelenti.* Így kézenfekvő, hogy az akció finanszírozásában a Foglalkoztatási Alap is vegyen részt, de — ökológiai hatásai folytán — kézenfekvő a Környezetvédelmi Alap részvétele is.

Mivel pedig a kamionok vasútra terelésével hatalmas útrongálást előzünk meg, nyilvánvaló, hogy az Útalapnak is támogatnia kell az akciót. Mindezen túl bizonyos, hogy szakszerű forrásfeltáró munkával számos környezetvédelemre irányított külföldi, illetve nemzetközi forrás is mozgósítható ilyen célra. Ha tehát a vasúti járműjavítók dolgozói elszánják magukat arra, hogy saját kezükbe veszik az ügyüket, jó eséllyel készíthetnek üzleti tervet saját részvénytársaságuk számára.

Mindez a MÁV-nak is érdeke, mert a kamionszállítás jelentősen megnöveli forgalmát, megjavítja pénzügyi helyzetét, és a járműjavító üzemek tényleges leadásával megszabadul az üzemekkel járó anyagi kockázattól. (Hiszen hiába van a kft.-forma, az egyedüli tulajdonos korlátlanul felel a társaság kötelezettségeiért.) A járműjavító munkások jelentős társadalmi támogatásra is számíthatnak. Így számíthatnak a Fővárosi Önkormányzat — legalábbis politikai — támogatására, hiszen a fővárosnak elemi érdeke, hogy megszabaduljon a várost keresztülszelő kamionforgalomtól, de a Budafok-Háros pályaudvaron időző, a környező lakosokat érthetően zavaró kamionsofőröktől is. Bizonyosan meg lehetne nyerni az MSZOSZ és más szakszervezetek, szövetségek támogatását is.

Hatékony támogatója lehet az akciónak a Levegő Munkacsoport. A munkacsoport 1988-ban alakult, 31 környezetvédő társadalmi szervezetet és számos független szakembert tömörít. Célja a közlekedés által okozott környezetszennyezés vizsgálata, és ennek alapján megoldási lehetőségek kidolgozása, illetve a megoldásokban való közreműködés. A munkacsoport széles körű felvilágosító tevékenységet is végez. Noha csak három év van mögötte, már jelentős eredményeket mutathat föl. (A Levegő Munkacsoport programja alapján készült a 104/1990. számú kormányhatározat a gépjárművek légszennyezésének csökkentéséről. Az Áfor a Levegő Munkacsoport kezdeményezésére több jelentős környezetvédelmi intézkedést tett. Az Országgyűlés a Levegő Munkacsoport javaslatára hozott törvényt 1992. márciusában az üzemanyagok környezetvédelmi termékdíjáról.)

A Levegő Munkacsoport állandó szoros kapcsolatot tart fenn az Országgyűlés környezetvédelmi bizottságával, a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztériummal és más hatóságokkal és szervezetekkel. Egy kamionhordó vagongyártási program sikere érdekében hasznos szövetségese lenne a járműjavítóknak.

Siklaky István

Kiállítás

A Közlekedési Múzeum rendezésében november 26-án *Baross Gábor*, a vasminiszter címmel kiállítás nyílt Szegeden, a *Móra Ferenc* Múzeum Fekete Ház kiállítótermében. A nagy magyar közlekedési miniszter emlékére rendezett kiállítás tárgyai, képei, dokumentumai sok látogatót vonzottak.

AZ UTALVÁNYOK PÉNZT HELYETTESÍTENEK

Jövőre is lesz kedvezményes üdülés

A szociális szempontok szerint differenciált odaítélés

A tömegkommunikációs eszközök az elmúlt hetekben sokat foglalkoztak a kedvezményes üdültetés új rendszerével, amelyet 1993 januárjától vezetnek be. Szakszervezetünket ezzel kapcsolatban többen keresték fel, mert mint kiderült az új rendszerből sok mindent nem értenek. Az alábbiakban összefoglaljuk a kedvezményes üdültetéssel kapcsolatos tudnivalókat.

A Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány létrejöttével a kedvezményes üdültetés rendszere alapvetően megváltozik. Az intézményi támogatás helyett a személyek támogatásának rendszerét vezetik be az alapítvány által meghatározott szempontok szerint. *A kedvezményezettek körét a munkavállalókhoz sorolható alkalmazottak, szövetkezeti tagok, nyugdíjasok és munkanélküliek, valamint ezek családtagjai alkotják.* A kedvezményezésre az alapítvány üdülési utalványokat bocsát ki, melyet a munkáltatók és érdekképviseleti szervezetek szociális szempontok figyelembevételével differenciáltan ítélhetnek oda a kedvezményezetteknek.

A rendszer működtetésére, technikai lebonyolítására, valamint a szállodák üzemeltetésére az alapítvány megalakította az egyszemélyes, zártkörű Nemzeti Üdültetési és Vagyonkezelő Kft.-t, amely 1992. október 1-jétől működik az Üdülési és Szanatóriumi Főigazgatóság jogutódjaként.

Az új rendszerben megszűnnek a kedvezményes árat hordozó beutalójegyek. (A támogatás nem az árban, hanem az egyénnek szóló utalványban jelenik meg.)

Megszűnnek a hagyományos üdültetési formák, (felnőtt, családos, kisbabás stb.), helyette adott szálloda és időpontra szóló 1-2 ágyas (pótággyal vagy enélkül) szobákat kínálnak. A felhasználás a vendég igényétől függ.

A kéthetes turnusokról áttérnek a keresettebb egyhetes (8 nap, 7 éjszaka) időszakokra, országosan egységesen csütörtöktől csütörtökig tartó terminusra. Igény szerint természetesen két vagy több egymást követő hét is igénybe vehető. *Lehetővé válik, hogy a vendég válassza meg az étkezés módját. Félpanzió mindenütt rendelkezésre áll, de a legtöbb helyen teljes panzió is választható.* Ily módon az igénylőnek nagyobb választási lehetősége lesz, s így az ár az igényelt szolgáltatástól függ.

Megszűnik az üdülők eddigi kategorizálása. Elő-, utó-, és főszezontól, az üdülők komfortfokozatától, a helytől, a szolgáltatásoktól függ majd az ár. (A legalacsonyabb színvonalú üdülőben 4760 forint lesz egy nyolcnapos turnus annak, aki nem kap támogatást. A legmagasabb kategóriában 9975 forint a nyolcnapos beutaló önköltsége, amely csökkenhet a támogatás mértékétől függően. Az üdülési szervezet előszezonban 10 százalékos kedvezményt ígér.)

A támogatást kapott személy az utalványokkal felkeresi a hozzá földrajzilag legközelebb eső irodát, kiválaszthatja a számára legmegfelelőbb helyet és időpontot. Térítés ellenében (utalvány és készpénz) kiállítják számára az igényelt szolgáltatásnak megfelelő „Részvételi jegyet". A vendég a kifizetett *„Részvételi jeggyel"* jogosult igénybe venni a szolgáltatást az üdülőben.

A nyugdíjasok és munkanélküliek a jogosultságukat igazoló irataikkal közvetlenül az üdülési irodákban vásárolhatnak üdülőjegyet. Négy jövedelmi kategória szerint négyféle támogatottság lehetséges az alábbi táblázat szerint.

Nyugdíj, illetve munkanélküli-segély összege	Maximálisan vásárolható utalványok értéke/fő hét	Támogatás mértéke
I. 10 000 Ft-ig	8000 Ft	4000 Ft
II. 10 000—15 000 Ft-ig	6000 Ft	3000 Ft
III. 15 001—20 000 Ft-ig	4000 Ft	2000 Ft
IV. 20 001 Ft felett	2000 Ft	1000 Ft

A munkavállalóknak a munkaadójuk vagy érdek-képviseleti szervezeteik vásárolhatnak utalványokat. Januártól a költségvetési támogatás átlagosan 3 ezer forint fő 8 napos turnus, természetesen a rászorultságtól függően ettől el lehet térni. A kuratórium ajánlása az utalványok munkahelyi odaítéléshez:

— általános rászorultsági elvként az egy főre jutó családi jövedelem és az életkörülmények szolgálnak alapul,

— az utalvány odaítélésénél előnyben kell részesíteni:

— a sokgyermekes családokat,

— a fokozottan egészségre ártalmas körülmények között dolgozók preventív üdültetését.

— további szempont, hogy a munkavállaló mikor részesült utoljára üdültetési támogatásban.

Az utalványok pénzt helyettesítő fizetőeszközként viselkednek a rendszerben, 2000 forint névértékű címletekben jelennek meg, negyedévente más-más színben. Az utalványokat nem terheli személyi jövedelemadó. Szakszervezetünk is vásárol az I. negyedévre érvényes utalványokból, melyekre az alapszervezeteknél lehet az igényt bejelenteni.

NEMZETI ÜDÜLTETÉSI ÉS VAGYONKEZELŐ KFT.

Értékesítési Iroda hálózata

Nemzeti Üdültetési és Vagyonkezelő Kft. Értékesítési Iroda 1068 Bp., Dózsa György út 84/B	**Tel.: 153-2900 Fax: 141-4353**
Nemzeti Üdültetési és Vagyonkezelő Kft. Dél-Dunántúli Igazgatósága 8623 Balatonföldvár, Spur István u. 3—5.	**Tel.: 06-84/40-255 Fax: 84/40-453**
Nemzeti Üdültetési és Vagyonkezelő Kft. Nyugat-Dunántúli Igazgatósága 9400 Sopron, Deákkúti u. 10.	**Tel.: 06-99/11-379 /14-092 Fax: 99/14-265**
Nemzeti Üdültetési és Vagyonkezelő Kft. Észak-Dunántúli Igazgatósága 8380 Hévíz, Petőfi S. u. 20—22.	**Tel.: 06-82/12-414 Fax: 82/12-414**
Erkel Hotel — Gyula 5701 Gyula, Várkert utca 1. (Pf. 84.)	**Tel.: 06-66/362-644/73 Fax: 66/362-644/30**
Nagyerdő Hotel — Debrecen 4032 Debrecen, Pallagi út 5.	**Tel.: 06-52/10-588 közp. Fax: 52/19-739**
Nemzeti Üdültetési és Vagyonkezelő Kft. Mátra-Bükkvidéki Igazgatósága 3232 Mátrafüred, Béke u. 10.	**Tel.: 06-37/11-885 11-886**
„Forrás" Hotel — Szeged 6727 Szeged, Szent-Györgyi A. u. 16—24.	**Tel.: 06-62/53-422 közp. Fax: 06-62/353-422/500**
„Flóra" Hotel — Eger 3300 Eger, Fürdő u. 5.	**Tel.: 06-36/320-211 Fax: 36/320-815**
Szakszervezetek Bács-Kiskun Megyei Képviselete 6001 Kecskemét, Kisfaludy u. 6—8.	**Tel.: 06-76/322-666 Fax: 76/322-666**
Szakszervezetek Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Képviselete 5001 Szolnok, Szapháry krt. 23.	**Tel.: 06-56/377-416 Fax: 56/377-416**
Szakszervezetek Komárom-Esztergom Megyei Képviselete 2800 Tatabánya, Elődv. u. 17.	**Tel.: 06-34/11-282 Fax: 34/11-232**
Fővárosi iroda félfogadási ideje:	**hétfőtől szerdáig 10—17 csütörtökön 10—19 pénteken 9—14**
Vidéki irodák félfogadási ideje:	**hétfőtől szerdáig 10—17 csütörtökön 10—18 pénteken 9—15**

Siófoki jegyzet

Ülök a siófoki vasútállomás parányi éttermében, előttem egy üveg Kanizsai Kinizsi, körülöttem tizenhárom üres asztal, hófehér terítővel, tányérokkal, eszcájggal. A terem falán körös-körül felnagyított, színes fényképek: templom, Balatonpart, vitorlások, nyári hangulat. Ám nem ez a meglepő, hanem a tisztaság és az étterem közepén trónoló, méregzöld filodendron, amely a csillárig kapaszkodik és meghittséget kölcsönöz a helynek. Ha belegondolok, hogy húsz évvel ezelőtt jártam itt utoljára és egy kopott, cigarettafüstös, hangos „sörtanyát" őriz emlékezetem, akkor szembetűnő a kulturáltság meghonosodása. A pincér szerint — aki évek óta szolgál saját posztján — hét, nyolc évvel ezelőtt itt még egerek szaladgáltak, s a legfontosabb a betérők megkopasztása volt. Állandó zsúfoltság jellemezte Siófokot, az üdülőövezetet, az állomást, a söntést. Szó se róla, napjainkban is a helyhiány a legnagyobb gondja a Dél-Balaton „fővárosának", ám a nehéz körülmények között az illetékesek megpróbálnak rendet, tisztaságot teremteni, és törekvésüket minden vendég méltányolja, aki jó szándékkal, kíváncsisággal jár ezen a tájon.

Szóval üldögélek az őszvégi borongós, csípős levegőjű délelőttön a csendes teremben és egy vaskos, csaknem ezeroldalas tanulmánykötetet lapozgatok. *Ajándékba kaptam a város polgármesterétől, Molnár Árpádtól és munkatársaitól, hogy elmélyedhessek Siófok múltjában, jobban értsem ezernyi gondjukat, ezernyi törekvésüket, s a genius locit, a hely szellemét...* Természetesnek veszem, hogy ez a remek helytörténeti kötet a vasútállomásnak is teret szentel.

Ha valakik, hát a siófoki vasutasok igazán érzékelhették az elmúlt évtizedekben ennek a városnak a nyári „feltöltődését", a lakosság létszámának felduzzadását. „Normális" körülmények között 23 ezer ember lakhelye a város, ám júliusban, augusztusban megnégyszereződik, nyolcvan-, sőt százezerre duzzad az üdülősereg létszáma. Ennek a hatalmas tömegnek a siófoki állomás nyújtja az első impressziókat, az első benyomásokat, és az utolsókat is, az elutazás viszontagságos perceiben, a vonatok túlzsúfoltságával. Nem csoda hát, hogy a város — egyik díszpolgára szavaival szólva — helyhiánnyal küszködik, kinőtte minden ruháját, s *ez a túlzsúfoltság csak rontja a külföldi, hazai üdülők közérzetét.*

Lapozgatom a várostörténeti albumot, és rátalálok a vasúttörténeti fejezetre. Íme a cím: *Siófok közlekedéstörténete*, s a fejezetet *Erdősi Ferenc* írta. Idézek az első gondolatkörből: „Egy meglehetősen ritka kétarcúság, kettős státus jellemzi e települést az ország településhálózatának hierarchiájában: egyrészt a főváros (meg még más nagyobb és kisebb települések) üdülőhelye tehát azok szolgálója, másrészt viszont önmaga is centrumtelepülés, közigazgatási központja több tucat falusi településnek — szolga és főnök egy »személyben«. Nincs e városnak egyetlen lényeges, a területi munkamegosztásba beilleszkedő szerepköre sem, amelynek a gyakorlásához nélkülözni tudná a személyek, áruk és információk tömeges áramlását biztosító, ugyancsak az infrastruktúra részét képező közlekedést."

Roppant érdekes áttekintést olvashatok a vasút előtti rossz közlekedési helyzetről, a kezdetleges hajózási viszonyokról, majd a vasút megjelenéséről és uralkodó pozíciójáról, majd a siófok—kaposvári vicinálvasútról és az expresszvonatokról.

Siófoknak a Balaton partján 15 kilométer hosszan elnyúló több településből (Szabadi üdülőtelep, Balatonszéplak telep, Kiliti stb.) szintetizálódott városterületét hossztengelyében metszi át a Budapest—Nagykanizsa fővonal, amelynek rendeltetése alaposan megváltozott az utóbbi időben. Valamikor az Adria felé irányuló nemzetközi forgalom éltette, ma pedig — szerény mértékű nemzetközi forgalom mellett — a főváros, illetve az ország északi fele és a balatoni fürdőhelyek közötti forgalom egyik hordozójaként tűnik ki. *Történelmi paradoxon, hogy az eredetileg osztrák birodalmi érdekek szerint épült vonal már jó ideje közvetlenül országos és regionális érdekeinket szolgálja, s nélkülözhetetlen a hazai közlekedésben...*

Történelmi kuriózum, hogy *Kossuth Lajos* kivitelezhetetlenül drágának tartotta az ország középpontjától az Adriáig vezetendő vasút építését. *Széchenyi István* és párthívei azonban mindent megtettek a buda—nagykanizsa—fiumei vasút megépítéséért, a hosszú vaspálya megalkotásáért.

Kiittam a sörömet, megittam a feketémet is, ideje hát felállni, fizetni, búcsúzni a siófoki étteremtől. Eszembe jutott, hogy gratulálni kellene a mindennapos helytállásért, a tisztaságért az állomásfőnöknek és a személyzetnek, ám már kifutottam az időmből. Ezúton megteszem: gratulálok Nekik, és jövőre is pontos munkát, jó egészséget, sok türelmet, sok türelmes utast, sok lebarnult üdülőt, mindennapi jó közérzetet kívánok.

Pallag J. Róbert

Üdülő vasutasok Hévízen

Azon a december eleji keddi délutánon, amikor ellátogattam a Vasutas Biztosító Egyesület hévízi gyógyüdülőjébe, hárman ültek a presszóban. Két nő és egy férfi. Egy fekete hajú fiatal hölgy és egy idősebb asszony. A férfi középkorú volt. Féloldalt ültek a televízió előtt, csak időnként pislantottak a képernyőre, beszélgettek.

Egy ideig a szomszéd asztalnál hallgattam csendesen folydogáló tereferéjüket, majd átültem hozzájuk, hogy immár négyesben diskuráljunk az üdülés hétköznapjairól, a megélhetés gondjairól, az idei alma- és szőlőtermésről, arról, melyik vasútvonalat akarják megszüntetni, hogyan alakulnak az árak és a bérek, és lesz-e általános sztrájk a vasútnál. Társaságunk tagjai: *Tokaji Lászlóné* nyugdíjas vasutasfeleség Albertirsáról, akinek a férje 1947 óta dolgozik a vasútnál, korábban szakszervezeti bizalmi volt, most meg elnök, *Ceglédi Mária* pénzügyi ügyintéző és *Kisa Ferenc* pályamester, akik Kiskunhalasról érkeztek a reumások Mekkájába. *Tokajinénak* 7042 forint a nyugdíja. *Ceglédi Máriának* 16 300 forint a havi keresete, *Kisa Ferencnek* pedig 28 600.

Mind a hárman elégedettek az üdülő szolgáltatásaival. Arra a kérdésre, hogy milyen a koszt, így válaszoltak: bőséges, jóízű, változatos. Íme, egy csütörtöki étlap: reggelire tea, kenőmájas, vaj, vagy tejeskávé, vaj, sajt, méz. Ebédre csontleves vagy paradicsomleves közül lehet választani, illetve három főétel közül: vadas marhasült burgonyalángossal, brassói aprópecsenye savanyúval, vagy parajfőzelék tükörtojással. Utána sütemény vagy sajt. Vacsora: rántott sertésmáj, burgonya, savanyú, vagy gombapaprikás galuskával, illetve orosz hússálata. Záróételként: ízesbukta.

Másnap — miután végigjártam az épület három emeletét — a fénylőn tiszta üdülő társalgójában folytattam az alkalmi közvéleménykutatást, ahol jöttek-mentek, ültek és álltak a figyelő és cseverésző beutaltak. Volt közöttük karcagi fiatal, egy budapesti nyugdíjas házaspár, akik nem vasutasok, feltűntek külföldi vendégek, és itt is folyt a szó a vidéki közbiztonság veszélyes fellazulásáról, a cipőárakról, a nyugdíjakról, *Karády Katalinról* és *Jávor Pálról.*

A programkínálat egyébként gazdag. Van orvosi előadás és vasárnaponként református istentisztelet, szerveznek rexversenyt és közös sétát a tó körül, lehet jelentkezni autóbuszos kiruccanásokra Keszthelyre és Balatonedericsre, de távolabbi egynapos kirándulásokra is Grazba, Bécsbe, Tarvisióba és Triesztbe. Aki akarja, a reumaágy-bemutatón megtudhatja, hogyan „aludjon másképp", beülhet a könyvtárba, nézhet videót és sok-sok színes amerikai filmet a Fontana moziban.

Ezeket már *Torma Lajos* üdülővezetőtől tudom meg, aki hat éve áll az intézmény élén, tehát mindent ismer az 1979-ben épült, 108 férőhelyes üdülőről. Ebben a turnusban azonban csak 86-an érkeztek, zömmel idős emberek. *A Vasutas Biztosító Egyesület tagjainak 510 forint fejenként és naponta a teljes ellátás.*

A vendégek között találhatók nem vasutasok és külföldiek is. Egy főre a háromszori étkezést 170 forintból hozzák ki, ezért leleményre is szükség van a jó ellátás biztosításához. Minden szoba — egy-, kétágyas, családi apartmanok — fürdőszobás, mindegyikben van (40 forintért) televízió. A közös helyiségek: olvasó-, kondicionálószoba, pingpongterem, presszó, társalgó, külső söröző. A személyzet 41 fő, de nincs minden hely betöltve.

És az emberek, a beutaltak? — nézek az üdülővezetőre. Kérem, villantson fel néhány jellemző esetet, mondjon egy-két színes történetet.

— *Vannak, akik először üdülnek, akiknek nehézséget okoz a lift használata, a színes televízió bekapcsolása.* Volt olyan, aki 200 forinttal érkezett, és az első nap elfújta a szél a törülközőjét az erkélyről, s ezért megijedt, mi lesz most? Előfordult, hogy egyik bácsikánk, aki első nap elfoglalta helyét az ebédlőasztalnál, látva, hogy már tálalva a leves, megette a négyszemélyes adagot. A felszolgáló meg is kérdezte tőle, nem kér-e még?

— Attól függ lányom — válaszolta az öreg — lesz-e még valami ezután?

— Pörkölt, nokedlival — felelte a lány.

— Akkor már több levest nem kérek — így az emlékezetes vendég.

— Élnek-e a programok lehetőségeivel, melyek a beszélgetések fő témái, ismerik-e az emberek az új üdülési rendszert? — faggatóztam tovább.

— *A fizetős, drágább programok kevésbé kelendők, az olcsóbbak, az ingyenesek a népszerűbbek.*

— És a külföldi vendégek?

— Először Grazból jöttek, elvitték a jó hírünket, s most már törzsközönségünk van az osztrák városból, de máshonnan is Ausztriából, Németországból. Visszatérőek a hollandok is, akik nem eszik meg a magyar krumplit, csak a magukkal hozott bioburgonyát fogyasztják. A gulyáslevesben azonban nem kifogásolják a mi krumplinkat.

Kárpáti Sándor

Fesztiválzenekar

November 28-án Szegeden, a vasutas művelődési házban megtartott minősítő hangversenyen a ház fuvószenekara kiemelkedő sikerrel szerepelt. Az európai minősítésnek is megfelelő színvonallal zenekaruk két kategóriában, a show és koncertkategóriában aranydiploma minősítést kapott. S mivel mindkét kategóriában aranyat kaptak, így a szabályok érdelmében a Nemzetközi fesztiválzenekar címet is megszerezték

A *dr. Mucsi Géza* vezette 35 fős zenekar legfőbb erőssége a nívós zenei tudás és a tagok összetartozása. A 13 éves fiútól a 85 éves idős emberig minden korosztály megtalálható a zenekarban amely mostantól fogva nemzetközi fesztiválokon is méltóképpen képviselheti a várost és a vasutat.

A MÁV vagyonvédelme nemcsak rendészeti feladat

Beszélgetés Szepesbélai Árpáddal, a vasútbiztonsági iroda helyettes vezetőjével

A vagyon elleni bűntettek, a lopás, a rongálás, az utasok kirabolása napjainkban a vonatokon is egyre gyakrabban fordul elő. Az ebből eredő károk milliókra rúgnak. Vannak olyan helyek, ahol már a szolgálatot teljesítő vasutasok élete sincs biztonságban. Jogos a kérdés: mit tesz a MÁV a vagyon védelméért, a károk megelőzéséért? Erről beszélgettünk Szepesbélai Árpáddal, a MÁV Vezérigazgatóság vasútbiztonsági iroda helyettes vezetőjével.

— Ebben az évben, az előző évekhez viszonyítva, hogyan alakul a MÁV kárhelyzete?

— A MÁV területén bekövetkezett balesetek és a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető rongálások következtében keletkezett dologi károk az év első tíz hónapjában megközelítették a 400 millió forintot. Ugyanakkor 1991-ben — *egész évben 157 millió forint volt a kár.* Különösen az idegen hibából útátjárón történt súlyos következményű esetek okoztak szembetűnő romlást, de a vasutasok mulasztásaiból 50 százalékkal magasabb volt a kár, mint az előző évben 12 hónap alatt. A károk másik csoportját a fuvarozott áruban keletkezett hiányok jelentik. *Kilenc hónap alatt 87,2 millió forint volt az árukár, amelynek több mint 50 százalékát dézsmálások, eltulajdonítások okozták.*

A harmadik csoportba tartoznak a személy- és teherkocsik szándékos rongálásai, melyek következtében *tíz hónap alatt 50 millió forint kár keletkezett.* Meg kell azonban jegyezni, hogy ebben nincsenek benne azok a károk, melyeket a járműjavítókban állítottak helyre. Tehát a tényleges kár ennél jóval nagyobb, nem beszélve arról a közvetett veszteségről, amit a járművek forgalomból történő kiesése okoz.

— A tetten ért elkövetők között milyen mértékű a vasutasok aránya?

— A közbiztonság országos méretű romlásának tünetei és jellemzői a MÁV területén is megtalálhatók, mely adódik abból is, hogy a vasút nem hasonlítható össze egy zárt, kerítéssel körülhatárolt gyárral, üzemmel. Bár ilyen statisztikai adat nincs, azonban a tetten ért és elfogott szándékos károkozók — természetesen itt az eltulajdonításos esetekre gondolok — *sajnos több esetben vasutasok voltak, illetve feltehetően abban közreműködtek.* Ám annak bizonyítása, hogy vasutasok milyen mértékben nyújtanak segítséget idegenek részére az árulopáshoz, vagy üzemben lévő vasúti berendezés egyes szerkezeti elemének eltulajdonításához, néha nehezen bizonyítható. Ez már olyan nyomozói feladat, mely elsősorban a rendőrség hatáskörébe tartozik.

— A vasút műszaki és technológiai állapota, például a gördülőállomány és a pályák mennyiben befolyásolják a károk alakulását? Tapasztalható-e növekedés ezeken a területeken?

— *Elsődleges a közlekedő vonatok biztonsága. Tizenegy hónap alatt, közlekedő vonattal 36 esetben történt baleset az előző év azonos időszakában előfordult 58 esettel szemben.* A balesetek száma tehát kedvezőbb képet mutat. Nem hagyható azonban figyelmen kívül, hogy a szállítási teljesítmények is jelentősen csökkentek. Az áruforgalom sajnálatos visszaesése következtében több ezer teherkocsit vontak ki a forgalomból. Ennek egyenes következménye, hogy a teherkocsik műszaki hibáiból bekövetkezett balesetek száma csökkent. A vontató járművek és személykocsik műszaki hibái korábban is ritkábban okoztak balesetet.

A pályák állapota az átépítések csökkentése, a kitérőcserék elmaradása következtében romlott. Ez azonban eddig a balesetek számát érezhetően nem befolyásolta. A lassújelek száma viszont nagyon megemelkedett, melyeknek szükségszerű bevezetése csak részben kompenzálta a pályaállapot romlásából származó baleseti veszélyeket, ugyanakkor a forgalmi zavartatás mértékét növelte. *Természetesen a sebességkorlátozások bevezetése nem jelenti a különböző hibák megszüntetését.* Járműhibából és pályahibából ebben az évben eddig 12 baleset történt az 1991. évi 23 esettel szemben.

Joggal vetődik fel a kérdés, hogy akkor miért emelkedett 50 százalékkal a vasút hibájából történt balesetek kárértéke? *Elsősorban a közvetlen személyi mulasztásokból történt balesetek miatt,* melyeknek nincs kapcsolatuk sem a járművek, sem a pályák műszaki állapotával, a gazdasági körülményekkel. Ezek fegyelmezettebb, utasítás szerinti munkavégzéssel mind megelőzhetők lettek volna.

— Van-e a MÁV-nak terve, elképzelése a vagyonvédelem személyi és tárgyi feltételeinek javítására, a kár megelőzésre?

— Az elmúlt év végén elkészült és ez év elején tárgyalták a MÁV legfelső vezetői a MÁV vagyonvédelmi helyzetének átvilágítását. Ez részletesen feltárta azokat a gondokat, melyek megoldása elengedhetetlen. *Alapvető a szemléleti változás, el kell érni, hogy a vagyonvédelem a technológiai folyamatok részévé váljon.* Korábban ugyanis az volt a jellemző, hogy a vagyonvédelmet alapvetően rendészeti feladatnak tekintették. Ez lehetőséget adott arra, hogy a vagyonvédelem ne a technológiai folyamatok része legyen, és a szolgálati vezetők saját felelősségüket áthárithassák a tőlük független szervezetre, a rendészetre, illetve a rendőrségre.

Tehát elsődleges feladat *hogy a vagyonvédelem a szakági gazdálkodás keretében, a technológiai folyamatokban valósuljon meg.* Ebbe beletartozik az is, hogy a vagyonvédelem technikai fejlesztése is folyamatosan megvalósuljon. Sajnos, a gazdasági lehetőségek korlátozzák a gyors ütemű előrelépést, *de a korszerű technikai eszközök alkalmazása e területen sem nélkülözhető a megelőzés érdekében.* Ebbe természetesen beletartozik a rendészet technikai eszközökkel való ellátottsága is. A vasúton fuvarozott árukban is jelentős változás történt. A hagyományos tömegáruk helyett az értékes áruk fuvarozása került előtérbe, mely fokozottabban megköveteli azok védelmét vagy technikailag vagy a szállítmány kísérésével. Ez utóbbi bevezetésére már történtek intézkedések. *A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy ezt a feladatot indokolt fegyveres biztonsági őrökkel megoldani.*

A MÁV vezetői látva a vagyonvédelem területén jelentkező belső és külső gondokat, úgy döntöttek, hogy létszámátcsoportosítással növelni kell a fegyveres biztonsági őri és rendészeti állomány létszámát. Ezzel összefüggésben képzési tematikát dolgoztunk ki, amelynek célja, hogy a rendészek és fegyveres biztonsági őrök az eddiginél bővebb, több szakszolgálat technológiai folyamataira rálátó vasúti szakmai ismeretekkel rendelkezzenek.

Támogatjuk a vasúti rendőrség megalakítását, mert az utasok részére megnyitott területeken, s a személyszállító vonatokon csak a rendőrnek van megfelelő intézkedési jogosítványa. Természetesen a vasúti rendőrség hálózati megszervezése hosszabb időt vesz igénybe. A közelmúltban az ORFK és MÁV Vezérigazgatóság közötti együttműködési megállapodás a többek között ehhez is kedvező alapot adott.

A belső intézkedések közé tartozott az is, hogy a korábbi balesetelhárítási jutalmazási utasítást kibővítettük, egyrészt a MÁV sérelmére elkövetett áru- és vagyon elleni cselekményeket felderítőknek, a tettesek elfogóinak jutalmazásával, továbbá a gondatlan kocsirongálások megállapításáért járó anyagi elismeréssel is.

Pásku Jenő

KÉT RENDÉSZ HALÁLA

Szolgálat közben vesztették életüket

A VSz gyorssegélyt adott

A szegedi igazgatóság területén szinte mindennapossá váltak a vasút elleni bűncselekmények: a kábellopások, a jelzők optikájának kiverése, a személyszállító-vonatok megdobálása és a fénysorompókat üzemeltető akkumulátorok eltulajdonítása. A tettesek, kevés kivételtől eltekintve, ismeretlenek. A lopások megelőzésében, megakadályozásában fontos feladat hárul az üzembiztonsági és védelmi főnökség dolgozóira, akik a legveszélyeztetettebb munkahelyeket különös gonddal ellenőrzik.

Így történt ez október 24-én is, amikor *Farkas József* főrendész és *Hegedűs Zoltán* rendész elindult arra a végzetes útra. Este 7 órakor kezdődött szolgálatuk, a CJN 195-ös UAZ vegyes használatú gépkocsival indultak útnak, és céljuk az akkumulátorok eltulajdonítását megelőző és felderítő ellenőrzés volt.

Kiskundorozsma állomás közelében lévő AS 1069-es fénysorompóhoz kb. 23 óra 25 perckor érkeztek, és a fénysorompótól mintegy száz méterre megálltak. Vártak és figyeltek az esős, hideg éjszakában. Fázhattak, ezért bekapcsolták a gépkocsiba beépített Sirokkó típusú fűtőkészüléket. A benzines fűtő üzemeltetése során bejutó szén-monoxidot belélegezték, és 25-én kb. 0 és 1 óra között mindketten fulladásos halált szenvedtek. Csak több órával később találtak rájuk.

A halál okát megállapító szakértői vizsgálat befejeződött. A szakértői véleményt a MÁV balesetvizsgáló bizottsága a közeljövőben megkapja, hogy végérvényesen megállapítást nyerhessen, mi okozta az utastérbe a szén-monoxid bejutását. S talán a sok szóbeszéd is véget ér...

A két szerencsétlenül járt családot december 9-én a Vasutasok Szakszervezete részéről *Győri István* alelnök és *Pásku Jenő* munkavédelmi szakértő lakóhelyükön kereste fel, részvétüket fejezték ki, és átadták a VSz 50-50 ezer forint gyorssegélyét.

Hegedűs Zoltán özvegye a Rókus városrész egyik kétszobás panellakásában fogadta a látogatókat. *Győri István* együttérző szavakkal beszélt jövetelük céljáról. Elmondotta, tavaly óta segélyezési szabályzatuk van, amely kimondja, ha vasutas-szakszervezeti tag halálos üzemi balesetet szenved, akkor családjának jelentős anyagi segítséget nyújtanak. *Sajnos, a férjet, az apát nem lehet ezzel pótolni, de ebben a nehéz időszakban minden segítő kézre, minden anyagi támogatásra szükség van.*

Hegedűsné meleg szavakkal köszönte meg a VSz támogatását, amely sokat jelent nekik. Hiszen jelenleg 6400 forint rokkantsági nyugdíjból élnek hárman: az édesanya, a 15 éves *Zoltán* és a 14 éves *Csaba.* Azt is elmondta, a vasút részéről is minden segítséget megkaptak, a munkahelyi kollektíva is melléjük állt a nehéz napokban. A VSz küldötteit elkísérő *Mári Gábor,* a szegedi terület elnöke, szintén felajánlotta segítségét a család ügyeinek további intézésében.

Farkas József feleségét munkahelyén, a Reggeli Délvilág szerkesztőségében keresték fel, ahol hasonló beszélgetésre került sor. *Mári Gábortól* megtudtuk, hogy *Farkas József* korábban szb-titkár is volt munkahelyén. Farkáséknál szintén két gyermek maradt apa nélkül: a középiskolás *Roland* és az általános iskolás *Henriette.*

Mindkét család részéről a köszönetek mellett elismerően szóltak a vasutas-szakszervezet segítőkészségéről, a bajba jutottak iránti együttérzésükről.

G. J.

A SZÁGULDÓ ICE (2.)

A hamburgi javítóbázison

Az InterCity expressz biztonságán a vonatban és a kulisszák mögött is forgalmi szolgálattevők, távközlési és biztosítóberendezési technikusok, kocsimesterek, váltótisztítók, jegyvizsgálók, mozdonyvezetők és még sokan mások őrködnek. Mindez nem nélkülözheti a modern technikai berendezések segítségét, a számítógépes forgalomszervezést és a vonat biztonságán őrködő komputerizált információs hálózatot sem. *Érdemes megemlíteni, hogy a hamburgi ICE vontatási javítóbázis beruházási költsége 250 millió német márkára rúgott.* Gyakorlatilag, a Hamburgban megvalósított, már-már a scifi regényekbe vagy Verne-könyvekbe illő koncepcióval az ipar, az építőipar és a Német Szövetségi Vasút közti együttműködés eredményeként világméretekben is új mércét állítottak a vasúti közlekedés számára.

Az InterCity expressz valójában többet jelent, mint egy magas komfortú vonatszerelvény. Ez a vonat egy zárt közlekedési rendszer, és nemcsak a vasúti járműtechnikának jelent újat. A mögötte meghúzódó logisztikai rendszerben a műszakiak, technikusok is teljesen új úton járnak.

Amint a vonat a javítócsarnokba áll, ötven szakember a személyre szóló mágneskártyák kezelésével jelenti a vontatási telep irányító számítógépének, hogy a munkát megkezdte. *A hamburgi bázison egyébként összesen 730 vasutast alkalmaznak.* A mágneskártyák révén a vontatási telep komputerizált adatfeldolgozó pontja megtudja, hogy a vonaton ki, hol és mit dolgozik. S ekkor kezdődik az óránként ütemezett visszaszámlálás. Ennek az új munkaszervezésnek az az előnye, hogy a vonat rövid időn belül készen áll a közlekedésre.

Amint a vonat a javítócsarnokban a vágány előre megállapított helyén megáll, hat technikus az alsó munkaszinten közlekedő emelő vizsgálókocsival — hárman a vonat elején és hárman a vonat végén található mozdonynál — megkezdi a tevékenységét. Az ő feladatuk az, hogy tengelyről tengelyre, forgóvázról forgóvázra haladva a mozdonyok és a kocsik padlószintje alatt a szabad szemmel megállapítható hiányosságokat: a fékbetétek, fékmágnesek, tengelytárcsák, elfordulásgátlók, lengéscsillapítók és a vontatómotor-felfüggesztések hibáit kiszűrjék. Nem kerüli el a figyelmüket az olajcsepegés vagy a kerékpárok hiányosságai sem.

A vágányok a javítócsarnokban gyakorlatilag oszlopokon nyugszanak. *A technológiai folyamatot leszűkítő alsó munkaszinti szerelőaknák helyett tehát az egész teret átfogó munkaszinteket alkalmaznak, amit egyben szállítási útvonalként is igénybe vehetnek.*

A belső terek tisztítása a középső munkaszinten, vagyis a jármű padlószintjén történik. A hulladékokat az ürítéskor fajtánként válogatják. Az ICE fedélzeti étterének, a bisztró- és étkezőkocsinak az ürítése és feltöltése is a középső szinten történik.

A WC-berendezések ürítése ugyanakkor az alsó munkaszinten történik. Az InterCity expresszvonatban egy teljesen új, zárt, nyomásszigetelt, vákuumos WC-rendszer található. Előnye, hogy egy teljesen új WC-ürítési rendszert tesz lehetővé, ami vákuummal történik és csepegésmentesen bonyolítható. Ezzel a rendszerrel 150 másodperc alatt 1000 litert lehet üríteni. *Gyakorlatilag az egész folyamat teljesen tiszta és szagmentes.*

Az InterCity expresszvonatok részére 27 millió német márka költséggel készített mosóberendezés a szerelvény külső tisztításához vonatonként 24 köbméter vizet használ fel. A szennyezett mosóvizet azonban ott sem eresztik a városi szennyvízelvezető csatornákba. Egy erre a célra kifejlesztett víztisztító berendezéssel a szennyvíz 90 százalékát feldolgozzák. A megtisztított vizet aztán a következő vonatoknál ismét felhasználják, s a visszamaradó iszapot tégla nagyságú formára préselik. Ennél a rendszernél mindkét munkamenet, tehát a mosás és az öblítés két szeparált, reciklikus körfolyamatban zajlik, melyben a cseppmentes mosás érdekében a felhasznált vizet desztillálják.

A hamburgi ICE-mosó bázis egyébként — amelyhez hasonló Münchenben is épül — külsejében, építészeti megformálásában is futurisztikus. Mielőtt a vonategységek a javítócsarnokba kerülnének, ezen a mosóberendezésen haladnak át. *A vonategység a mosófolyosókon saját vontatással, 2 kilométer/óra sebességgel gördül át.* Amikor a vonat vége is bejárna a mosóba, az eleje már elhagyta a berendezést, így az áramszedők folyamatos kapcsolatot biztosítanak a felsővezetékkel.

A rutinszerű karbantartási műveletek időközben tervszerűen folytatódnak. Nézzük meg, mi történik, ha például a 8. sorszámú kocsi klímaberendezésénél, pontosabban szólva a nyomásvédelmi ventilátorok forgásirányváltójánál észlel meghibásodást a technikus. A biztonság kedvéért új vezetékkapcsolattal biztosítja a forgásirányváltó áramellátását. Ha például ezen a részen ismételten észlelt hiányosságot, azt az irányító komputerbe betáplálja.

Azt, hogy a klímaberendezést javítani kell, már a vonat javítócsarnokba állítása előtt 106 perccel megtudták Hamburgban. A fedélzeti diagnosztikai rendszerbe ugyanis az InterCity expresszvonattal utazó fedélzeti technikus már a nyílt vonalon betáplálta ezt az adatot. Sőt azt is, hogy ebben a kocsiban az egyik kartámasz elromlott.

Minden olyan adatot, amit az ICE-vonat fedélzeti diagnosztikai rendszerébe menet közben betároltak, vagy a szenzoros érzékelők automata „őrei" jelentettek, a honos javítóbázis részére megadják. *Ezt az adatátviteli szisztémát DAVID adatátviteli rendszernek nevezik a DB-nél.* Valójában a DAVID adatátviteli rendszer egy logisztikai kapcsolat a jármű, a műhely és az anyag-, alkatrész-készletezés között, amelynek kiemelkedő jelentősége van az új karbantartási, javítási műveletek ütemezésében. Amikor az InterCity expresszvonat Hannoverben felhívást kap az indulásra, Hamburgban a vonatot javító vontatási telepen már megkezdődik a javítási és karbantartási munkálatok előkészítése.

A különböző javító, karbantartó munkaterületek, műhelyek egyébként a Német Szövetségi Vasút kezelésében vannak, a belső tisztítást és utasellátást végző leányvállalatokkal együtt.

Amennyiben a javítási munkafázisokat, műveleteket minden szakember elvégezte, az egyes munkaterületekről a mágneskártyák segítségével jelentik a munkák befejezését a számítógépnek. Ezek az adatok ugyanakkor a számítógép segítségével lehetővé teszik a javítási készrejelentéseket, az elszámolást, a javítás, karbantartás dokumentálását és a tervek folyamatos javítását is. Az anyagraktárakból a javítási, karbantartási műveletek előkészítésekor a szükséges alkatrészeket „on-line" rendelik meg. Az elektromos adatfeldolgozó rendszer ehhez konkrétan megjelöli az alkatrészek raktári tárolóhelyének kódját és azt is, hogy melyik vonatban, hányadik vágányon, melyik szerelőálláson kell például a már említett kartámaszt felszerelni. *A többi már rutinmunka a műszaki szakemberek számára.*

Nem ilyen egyszerű a klímaberendezés hibájának a javítása. A technikusnak ugyanis segítségre van ezúttal szüksége. Egy kapcsolási rajzot szeretne kapni. Ezért hívja fel a javítást, karbantartást irányító irodát. Onnan másodperceken belül a kért kapcsolási ábrát a javítócsarnokban elhelyezett képernyőn kirajzolják. Egy rövid ellenőrzés a kapcsolási rajzon, és már megvan, amit a technikus keres. *Kilencvennyolc ilyen elektromos adatfeldolgozó terminált telepítettek a javítócsarnokba a nyomtatószerkezettel együtt.* Ily módon a szükséges információkat másodpercek alatt, valamennyi munkahely közelében meg lehet adni. A mi technikusunk is tudja már, hogy melyik áramköri kártyát kell kicserélni.

Közben a vonat javításához, karbantartásához megkezdett visszaszámlálás már csaknem a végéhez ért. Úgy ment minden, mint a karikacsapás. Felgördülhet a hamburgi ICE-bázis ajtaja és az InterCity expresszvonat szerelvénye a tervezett időben hagyja el a „honos kikötőjét", és Hamburg Altona állomás tárolóvágányán készen áll egy újabb vonatfordulóra München, Stuttgart vagy Nürnberg felé.

Az InterCity expresszvonattal, annak bázisával *„honos kikötőjével"*, illetve vontatási javítóbázisával a Német Szövetségi Vasútnál a biztonság és a komfort is új távlatokat kapott. Mindez természetesen a szolgáltatások minőségének javítását, s ezáltal az utasok érdekeit és kényelmét szolgálja.

Orosz Károly

Rendészek, rendőrök, hajléktalanok

Megtört életek peronja

— Amióta bezárták itt a Vöröskereszt információs irodáját, talán még több a hajléktalan — mondja érdeklődő kérdésemre a Keleti pályaudvar szolgálatos rendésze, *Tusor Mihály.* — A helyzet nem hogy javult, inkább romlott azóta. Azok a hajléktalanok, akik most keresnek menedéket a Keletiben, jobbára fiatalok, s ennek megfelelően jóval agresszívebbek, mint az eddig itt dekkoló öreg, magatehetetlen csövesek.

Disznósajtot falogató társa, *Fekete Gyula* hümmögve, fejével bólogatva erősíti meg az elhangzottakat. Este hétre jár az idő, a reggel hatig tartó fordának még igencsak az elején vannak.

Új helyet kaptak a Keletiben a rendészek, irodájuk az érkezési csarnok pénztárokkal szembeni oldalában húzódik meg. A máskor arab valutázóktól nyüzsgő, huzatos terem most jóformán teljesen üres. A rendészek szerint a rendőrök egy idő óta sűrűbben zargatják őket, így kiszorultak a taxisdrosztok elé, ott bonyolítják az üzletet.

— *Egyébként nekünk ezekkel az egyiptomi pénzváltókkal semmi bajunk. Sőt, többször is előfordult már, hogy ők siettek a segítségünkre* — osztja meg velünk az arab nepperekkel kapcsolatos tapasztalatait *Tusor Mihály.*

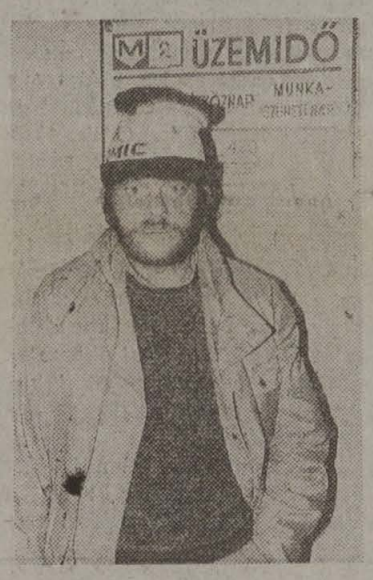
— Legutóbb is nekünk ugrott egy román cigány, de lehet, hogy csecsen volt, a fene se tudja, mert mindegyikből akad itt bőven — veszi át a szót vacsoráját időlegesen felfüggesztve *Fekete* rendész úr, majd így folytatja: — Az arabok egyből odajöttek, egy pillanat alatt körülvették, és kilökdösték a csarnokból.

A Keleti olyan, akár a Bábel tornya, avagy egy nemzetközi illegális menekülttábor. A magyarok mellett románok, cigányok, lengyelek, ukránok, oroszok, csecsenek találkozóhelye, és rendszeres éjszakai szállása. A rádió 168 órájában úgy emlegették, mint a magyar Chicagót, ahol állítólag nem csupán Kalasnyikov, de UZI típusú géppisztoly is beszerezhető, hogy az apróbb kézifegyverekről ne is tegyünk említést. Ahogy a rádióban *Tonnhauser* rendőr alezredes, úgy a rendészek is kacsának minősítik ezeket a híreket. Mindenesetre — kivált éjszaka — nem éppen életbiztosítás itt a szolgálat. Főleg, ha a rendészek felszereltségét nézi az ember.

Egyedül a gumibot van „rendszeresítve", a MÁV-nak spray-ra már nem futja, azt a vasúti rendésznek saját szakállára kell beszereznie, ha nem akar teljesen védtelenül botorkálni a vágányok között. Tavaly már egyszer a Magyar Vasutasban beszámoltunk erről az áldatlan állapotról, de az illetékeseknek úgy látszik továbbra sem fontos a rendet fenntartani hivatott vasutasok élete. *Az már pedig végképpen az abszurd kategóriájába tartozik, hogy az eddigi is csak hellyel-közzel üzemképes URH-adó-vevőktől is megfosztották a rendészeket!*

Tusor úr megpróbálkozott azzal, hogy saját németjuhász kutyájával portyázzon, de ezt főnökei az utasokra nézve (!) veszélyesnek ítélték, és még őt marasztalták el. Pedig a kutya jó szolgálatot tehetett volna, például akkor is, amikor egy izraeli turistát fényes nappal, másodpercek alatt raboltak ki. A rendész mit tehet ilyenkor? Legjobb esetben szól a rendőröknek, feltéve, ha megtalálja őket, s ők hajlandók intézkedni. Hogy is szállhatna szembe a felfegyverzett rablókkal! Így aztán sem az utasok, sem pedig (ami azért fontosabb lenne) a bűnözők előtt nincs tekintélye.

Velük ellentétben Boross miniszter úr rendőrei megtáltosodni látszanak. A Déliben szinte több szürkéskék egyenruhást láttunk, mint utast. A hármasával poroszkáló járőrök kérlelhetetlenül igazoltatták a csellengőnek ítéltetett személyeket. Fotóriporterünk éppen egy ilyen rutinakció megörökítésével kísérletezett, amikor is az egyik gyűrött arcú delikvens a kamera elé tartott kézzel tiltakozott, s megfenyegette, beperli az újságot, ha benne lesz a fényképe. A járőr parancsnoka, egy fiatal főtörzs ellenben csak mosolygott a dolgon, és semmi kifogása nem volt, hogy mi a munkánkat végezzük. *Lámlám, mennyit változott a világ! Korábban inkább a rendőröktől kellett az újságírónak, fo-*



tósnak tartania, most pedig az állampolgár kéri ki magának a nyilvánosságot.

— Ma este legalább hatvan rendőr cirkál a pályaudvaron és környékén — avat be bennünket a Rendőri Ezred kötelékébe tartozó ifjú törzsőrmester. Szó sincs razziáról, vagy valami különleges akcióról, egyszerűen csak szigorúbb lett az ellenőrzés.

Megtudjuk tőle, hogy rendszeresen átvizsgálják az éjszaka bent veszteglő vagonokat, s „meghajtják a bent alvó népet". Hogy ez a rendőröknek mennyire van ínyükre, arra inkább nem válaszol. A 10-15 ezerre becsült budapesti hajléktalan közül éjszakánként 100-150-en keresnek a Déliből induló vonatokon nyughelyet.

Talán a rendőri jelenlét az oka, hogy a pályaudvar alatti betonbunker zugaiban nem akadunk egyetlen csövesre sem. Már-már föladjuk, amikor kollégám egy koldust pillant meg a metró lejáratánál. Egyik mankóját éppen most kéri kölcsön egy nálánál fiatalabb, de nem kevésbé szakadt férfi. A szétterpesztett lábbal álló, hátával a falnak támaszkodó, kigombolt kabátú „öreg" borostás arcát elvarasodott sebek borítják. Int, hogy oké, nyugodtan lefényképezhetjük. Társa, akinek a szája, akár egy hiányos fogú gereblye, ellenben más véleményen van, s hisztizve taszigálja a fotóst. Hirtelen a semmiből újabb figurák jönnek elő, s mérgesen ripakodnak rá a fogatlanra, hogy mit pofázik bele a mások dolgába. Ha a Józsi bácsi engedi, miért ne készülhetne róla felvétel?

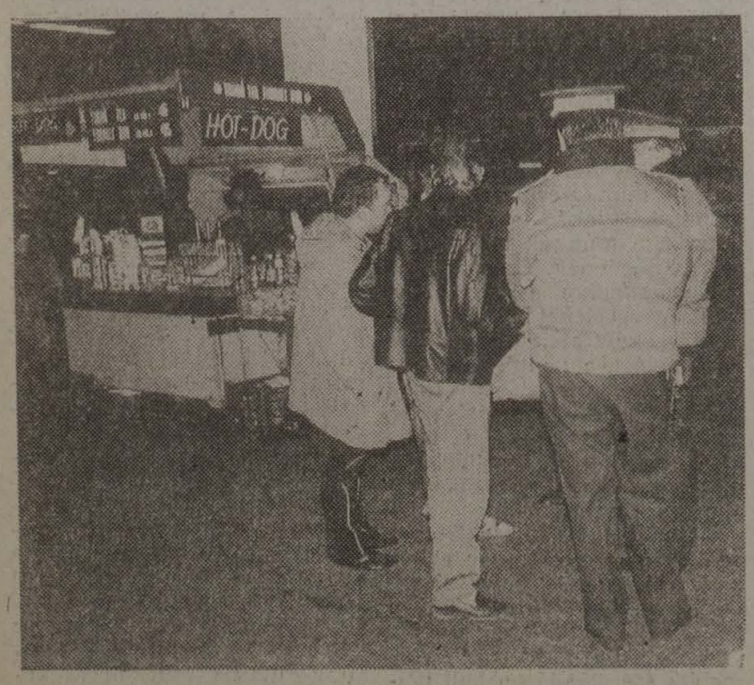
Az „öreg", mint valami pajzsot, tartja maga elé zöld színű hajléktalan igazolványát. N. Józsefnek hívják, 1937-ben született, s minden vagyona az, ami rajta van. Amikor a fogatlan simlist kollégámnak végre sikerül arrébb tessékelnie, N. úrral beszédbe elegyedhetünk. Elmondása szerint a pannonhalmi bencésekhez járt annak idején gimnáziumba, de egy „ringyó" lett a végzete, és harmadikban kivágták. Aztán '56 miatti meghurcoltatásáról beszél, s hogy mindabból amit elmond mennyi a valóság, s mennyi az újságírónak eldarált sztori, a jó ég tudja. Itt, a mozgólépcső állandó duruzsolásától, a kíváncsi tekintetektől kísérve bajos ezt tisztázni. Mindenesetre abban maradunk, hogy találkozunk még, s akkor tollba diktálja majd nekem saját, fejben írt regényét, aminek már a címe is sokat sejtető: a Megtört élet.

— *Gumibottal sóztak oda* — magyarázza, amikor sebeiről faggatom. — *Éjszaka jöttek a rendőrök, s nem tudhatták, hogy én nyomorék vagyok. Befújtak spray-vel, taknyunk-nyálunk egybefolyt, aztán meg bezárták az ajtót, s csak percekkel később engedtek ki bennünket.*

Úgy meséli mindezt, ahogy mások a Dallast beszélik meg egymással. Nincs benne gyűlölet a rendőrök iránt, ők is csak a munkájukat végzik... Azért nem szólnak neki, hogy itt koldul, igaz, volt már rá példa, hogy kirúgták a kezéből a mankót. Egy darabig a Vajdahunyad utcai menhelyen aludt, aztán meg a Dózsa György úti tömegszálláson állt sort, de nem jutott be, annyian voltak.

— A többiek egészségesek, konténert pakolnak, amiért leesik nekik 5-600 forint alkalmanként. Én a trombózisom miatt csak kukázni, meg koldulni tudok. Úgy élünk itt együtt, mint egy nagy család. Ahogy tudunk, segítünk a másiknak, s vigyázunk egymásra...

T. J.



Fotó: Tüttő Tibor

Karácsonykor is szolgálatban

Álmok a munkásszállón

Dunakeszi-gyártelep nevét meghazudtolva egyáltalán nem hasonlít holmi poros, kietlen városrészre, ahol a gyárkémények között omladozó századeleji házak roskadoznak. Az állomás közelében terül el az a MÁV-kolónia, amely kétszintes sorházaival leginkább egy dél-angliai bányászvároskára emlékeztet. A béke szigetének ható kis lakótelep szélén, a volt Kun Béla, most Mindszenty József sétány és Állomás sétány sarkán áll az az épület, melyben 1989 óta a MÁV-Rákosrendező kihelyezett női munkásszállása kapott helyet.

Talán nem a legalkalmasabb időben látogattuk meg a munkásszálló lakóit, hiszen a hajnalosok már régen elmentek dolgozni, akiket meg itthon találunk, azok valószínűleg az igazak álmát aluszszák.

A szálló szőke gondnoknője szerint azonban nem reménytelen a helyzet, hiszen a bent tartózkodó hat vasutasnő közül három ébren van, sőt hajlandóak fogadni bennünket. Ez már fél siker — állapítjuk meg.

— *A munkásszállón ötvenkét lánynak és asszonynak tudunk helyet biztosítani* — magyarázza a gondnoknő, miközben az egyik földszinti szobába vezet minket, ahol *Gombos Szilvia* lakik jelenleg egyedül, mivel szobatársa nyugdíjba ment.

— Ez a helyzet az egész épületben, a legtöbben egyedül laknak a szobákban. Körülbelül hatvanszázalékos a kihasználtság — folytatja a gondnoknő.

Szilvia, a fekete hajú és szemű, húszév körüli lány Rákospalota-Újpest állomáson személypénztáros.

— Mióta dolgozik a vasútnál és hogyan érzi magát a szállón?

— Kislányként kezdtem el dolgozni a miskolci igazgatóságon, mivel édesanyám is a MÁV-nál dolgozik már 26 éve. Jelenleg forgalmi szolgálattevő szülőfalumban, Szuhakálón. Harmadik éve vagyok Pesten, egyedül élek itt, de gyakran látogatok haza a családomhoz.

— Most, hogy közelednek az ünnepek, mit fog csinálni, és mit szeretne karácsonyra?

— Az ünnepek idején dolgozni fogok. Már tudom, hogy 23-án nappal, szenteste éjjel és 31-én szintén éjszaka dolgozom. Különösebb kívánságom nincs. Persze nem szeretnék egész életemben itt lakni, mint az a szobatársam, aki nemrég ment nyugdíjba. Minden vágyam egy önálló lakás Barcikán.

— Gondolom nem két fillér egy lakás ára még Kazincbarcikán sem. Mennyit tud havonta félrerakni, spórolni a fizetéséből?

— *A keresetem 15 ezer forint, és itt a munkásszálláson havi 800 forintot kell fizetnem. Fiatal vagyok, szeretek néha eljárni szórakozni, így aztán körülbelül háromezret sikerül félretennem havonta.*

— Mégis mennyibe kerül a lakás, amit szeretne?

— Egy másfél szobás lakás, amire vágyok, 6-7 százezer forintba kerül.

— Akkor még nagyon sok háromezer forintot kell félreraknia.

Az emeleti folyosón ínycsiklandó illat fogad. A közös konyhában disznótoros készül. *Lakatos Istvánnéról,* következő beszélgetőpartnerükről az a hír járja, hogy nemcsak nagyon szeret, de nagyon tud is főzni.

— Elvált asszony vagyok, azelőtt Mándokon laktam — kezdi Lakatosné. — Józsefvárosban vagyok kapuőr-szolgálatos. Folyamatos műszakban dolgozom, ma éjszaka megyek munkába.

— Hogyan telnek a napjai egy fiatal, elvált asszonynak?

— Általában itthon vagyok, nem nagyon szeretek kimozdulni. Imádok főzni, meg olvasni. A barátnőm „hivatalosan" a 105-ös szobában lakik, de elég gyakran itt alszik az én szobámban, mert esténként rádiót hallgatunk vagy magnózunk.

— Milyen tervei vannak és mit fog csinálni karácsonykor, minek örülne a legjobban?

— *Jó lenne, ha több fizetésem lenne, mert jelenleg 8 ezer az alapom.* Régebben a vonatfelvételnél voltam, de átszervezés miatt el kellett jönnöm Rákosrendezőről. Azóta már hívtak vissza, de most hagyjak itt egy biztos állást? Mi lesz, ha megint elküldenek. Hova mehetek dolgozni a nyolc általánosommal? Karácsonykor valószínűleg dolgoznom kell. Hogy vannak-e terveim? Különösebb nincs. Az ünnepek alatt hazamegyek a szüleimhez Valkra. Már megvettem az ajándékokat.

— Jesszusom! Csak nem akar lefényképezni? — mondja ijedten *Csenrik Gizella,* amikor meglátja a fényképezőgépet.

— Elnézést az óriási rendetlenségért — mutat az ágyán tornyosuló hatalmas ruhakupacra. — De az ünnepek előtti takarítást és rendcsinálást végzem. Én is egyedül lakom, így persze könnyebb rendet tartani — hadarja, miközben azért lopva megigazítja a frizuráját a fotó vagy a fotós kedvéért. Gizella — a gondnoknő kedvesen csak gazellának hívja — a Miskolc melletti Újcsalánosról került föl Budapestre. Jelenleg vonatfelvevő Ferencvárosban. Nettó tizenháromezer forint a pénze, de ebből kell a munkaruházatot is kipótolnia, mert például abban a cipőben, amit a MÁV ad, nem tudna egész nap szaladgálni a vonatok mellett.

— Szilveszterkor szerencsére nem dolgozom, így haza tudok menni az öcsémhez, mert csak mi maradtunk egymásnak, amióta a szüleink meghaltak. Hogy milyen terveim vannak? Most huszonnégy éves vagyok, és három éve tanulok németül. Jövő februárban készülök letenni a középfokú nyelvvizsgát. Megmondom őszintén, nem akarok örökre itt maradni a vasútnál, inkább idegenvezető szeretnék lenni.

A vonat már Pest felé robog velünk, de gondolatban még mindig a három fiatal vasutasnő körében vagyunk. Mi mást kívánhatnánk a karácsonyi ünnepek közeledtével nekik és valamennyi sorstársuknak, minthogy a vágyaik megvalósuljanak egy boldogabb jövőben.

Kovács Györgyi

A „Bagolyvár" szebb napokat remél

— Tudja azt, hogy haragszom magára? — fogad *Veres Gábor* igazgató, miközben úgy megszorítja a kezemet, akár Bud Spencer valamelyik vadnyugati filmjében.

— *Aztán miért haragszik rám?* — kérdezem, bátorságot merítve abból, hogy közben mosolyog a szeme és barátságosan terelget bennünket a József Attila Művelődési Ház egyik emeleti irodájába.

— Meg sem említette lapjuk októberi cikkében a Dunakeszi MÁV-férfikart, pedig mi is szépen szerepeltünk a Törekvésben az országos kulturális találkozón — magyarázza, majd szinte átmenet nélkül belekezd a nagy múltú művelődési ház történetébe.

— *Az első világháború utáni években, amikor az akkori Északi járműjavító leégett, a főváros úgy határozott, hogy Dunakeszin építik föl az újat.* Legelőször a Téglagyár készült el, majd az itt gyártott mésztéglákból húzták fel az első épületek falait. Annak idején a portaépület mellett másodikként a művelődési ház épült meg. Itt látható a képeken, hogy milyen is volt itt a helyzet akkoriban — mutat az igazgató a falon függő egykori fotókra. Eleinte „Bagolyvárnak" is hívták a művelődési házunkat, s a járműjavítóval egy időben, 1926 májusában adták át az itt dolgozó vasutasoknak. Az volt a MÁV koncepciója, hogy mindene meglegyen a dolgozóknak. Lakásokat építettek, biztosították a kulturális és sportolási lehetőségeket.

— A háború előtt milyen önképzőköri formák működtek itt?

— A Magyarság Dal és Önképző Egyesületnek szimfonikus, fúvós- és cigányzenekara volt. Ezenkívül különböző klubok, sportkörök, valamint önálló színjátszókör működött. A színháztermünk annak idején ötszáz fő befogadású volt. Évente két-három bemutatóra került sor, olyan nagy sikerrel, hogy a fővárosból is kijártak az előadásokra.

— Ez volt ezek szerint az aranykor. Mi történt a második világháború után?

— *Az az időszak valóban az aranykora volt a művelődés-háznak, de hagy dicsekedjek egy kicsit. A nagyapám az első ötven alapító tag között volt, s öt gyereket tudott eltartani a fizetéséből,* pedig egyszerű „szíjas ember", az-az szíjgyártó volt. Visszatérve a művelődési ház történetéhez, érdekességként megemlíteném hogy a II. világháború idején hadikórházként működött a ház, s a színházteremben télen dobkályhákkal fűtöttek. A béke első éveiben, még megtartották egyszer-kétszer a „Dalos Bál"-t, de aztán megszakadt ez a régi hagyomány az ötvenes évek elején. Jelenleg is igen sokféle kulturális programunk van. Ma is működik nálunk a Pinceszínház, országos hírű a fúvószenekarunk és a már emlegetett Dunakeszi MÁV Magyarság Férfikarunk. Ezenkívül igen népszerű a fiatalság körében a Lokomotív formációs és versenytánc karunk.

— Most, hogy mindenhol egyre nehezebb a gazdasági helyzet, hogyan képzelik a jövőjüket. Megkapja-e a József Attila Művelődési Ház az eddigi anyagi támogatást?

— A művelődési háznak különleges a helyzete, hiszen úgynevezett közösfenntartású intézmény. Ez annyit jelent hogy a MÁV-támogatás mellett Dunakeszitől is kapunk költségvetési támogatást. Most folyik az egyesületté váló átalakulásunk, az ehhez szükséges alapszabály rövidesen elkészül. Reméljük, hogy jövő februárban már egyesületként működhetünk. Karácsonyra azt kérjük tisztelettel *Csárádi János* vezérigazgató úrtól, hogy jövőre is megkaphassuk azokat a kedvezményeket, amelyek minden MÁV-dolgozónak jártak eddig is. Harminc éve dolgozom a vasútnál és úgy gondolom, hogy a kulturális intézmények és sportkörök alkalmazottainak szerzett jogát sértené a dolgozói kedvezmények megvonása.

— kovács —

Kevés a lehetőség a bemutatkozásra

Képzőművészek a Rózsa utcában

Hirtelenjében igen nehéz lenne összeszámolni, az elmúlt negyven esztendő alatt, hányan is koptatták a Vasutas Képzőművész Kör rajzbakjait. Hány fiatalabb és idősebb vasutas — és nem vasutas —, sajátította itt el a rajzolás, mintázás mesterségét, hányan lettek igazi művészek és hányan csupán a művészet szerelmesei.

Ez az iskola a képzőművészeti szabadiskolák legnemesebb hagyományainak a folytatója, ahol azok tanulhattak, akiknek nem adatott meg — legalábbis legtöbbjüknek —, hogy főiskolára járhassanak, hiszen magukat, családjukat kellett eltartani.

Negyven év alatt bizony nagyot változott a világ, és benne az amatőrmozgalmak helyzete is. Csökkent a támogatásra adható összeg, és a mai pénzhajszás világban egyre kevesebben engedhetik meg maguknak, hogy idő- és pénzigényes kedvteléseiknek hódolhassanak.

A Rózsa utcai egyemeletes épület portáján a programtábla: melyik napon, hányas teremben tartják foglalkozásaikat a zenészek, a táncosok, a képzőművészek. Na és a Jehova tanúi. Merthogy a termeket bérbe is kell adni, hogy a sovány „ellátmányt" kiegészíthessék a ház gazdái.

Ezen az őszi estén a megszokottnál kevesebben ülik körül az idős modellt, akinek szeme megrebben a felvillanó vakufényre. A képzőművész kör vezetője, *Benedek György* 1973 óta látja el jó tanácsokkal és korrekcióval az ifjabb és idősebb művészpalántákat. Hogy mindezt mennyiért? Rezignáltan mondja, hogy a bére mindig követte a benzin árának emelkedését, pontosabban arra futotta, hogy Budafokról a VII. kerületbe, és vissza utazhasson. De hát ezt a munkát hivatástudat nélkül nem is lehetne elvégezni.

— *Éves átlagban százhatvan-száznyolcvan beiratkozott tagunk is volt már, persze nagy a forgás, mindig sokan lemorzsolódnak. Vannak lányok, akiket csak úgy engednek el otthonról, ha tudják, hogy idejönnek. Mások kíváncsiságból iratkoznak be, vannak, akik próbára szeretnék tenni magukat, van-e tehetségük* — magyarázza *Benedek György*. — És sokan dolgoznak itt olyanok, akik az itteni alapokkal szeretnének a Képzőművészeti Főiskolára bekerülni. Hogy nem eredménytelenül, arra bizonyíték, hogy az elmúlt két évben tizennégyen jutottak a hőn áhított felsőoktatási intézménybe. Későbbi alaptag, sőt érdemes művész is kezdte pályáját ebben a szabadiskolában.

A képzőművészkör valamikor százszázalékos segítséget kapott a különféle eszközök, anyagok beszerzéséhez.

— Régen tízezer forintért annyi festéket vehettünk, hogy taxival kellett elhozni — emlékezik *Benedek György*. — Ma ennyi pénzért csak annyit kapunk, ami egy kis nesszeszerben is elfér. Gipszet, meg agyagot még mindig ingyen kapnak a tagok.

Buzgón bólogat ezekre a szavakra *Csobaji Zsolt*, aki 1975 óta látogatja ezt az iskolát. Civil foglalkozását tekintve mérnök, aki nem tudt szabadulni az alkotás varázslatos élményétől, ám mint mondja, ahhoz még kevés az önbizalma, hogy teljesen a festészetnek szentelhesse magát, bár több képét megvásárolták már.

A helyzetet neheziti, hogy egyre kevesebb a lehetőség a bemutatkozásra, hiszen egy kiállítás megrendezése a katalógusal együtt belekerül félmillió forintba is. Modellt, ha szereznek, csak igen szerény díjazásért alkalmazhatják. Ennek ellenére a vasutas képzőművészkör munkái valahányszor nemzetközi versenyen indulnak, mindig komoly díjakkal térnek haza. Művésztelep idén is volt, Balatonbogláron. A részvétel költségeinek felét az iskola fizeti.

Éppen arról beszélgetünk *Benedek Györggyel*, hogy az évi nyolcezer forintos tandíj az iskolának kevés, a tagoknak viszont sokszor igen nagy erőfeszítésébe kerül előteremteni ezt a pénzt, amikor belép a szobába az Erdélyből áttelepült *Bendel Judit*, aki jövőre másodízben próbálkozik a főiskola restaurátor szakára bejutni. Tehetségét idén is elismerték, hiszen olyan másolatot készített M. S. Mester képéről és egy lombard festő híres alkotásáról, hogy a szakemberek csak álmélkodtak.

Álmélkodik a kör vezetője is a lány kitartásán, aki vállalva a szegénységet — férje hétezer forintos fizetéséből élnek —, töretlen hivatástudattal készül a pályára. Naponta jár ide Esztergomból, hogy rajzolhasson.

P. K.

Benedek György a műteremben

Fazekas Lajos versei:

Harangozó karácsonyok

1.

A tél a táj metamorfózisa.
A fehér végtelen
itt-ott faárnyaktól ború-szürke,
s tündöklő, mint a szem.
Mélyen nézek a tájba, ismerős:
sorsom mozaikja.
Csupa-zöld s arany évszakok után
most hallgatag s tiszta.

2.

Oly messzire, mint én, senki se vágyott,
— befogadtak kéményes városok.
S most kis örömökért futkosok haza:
— hívnak harangozó karácsonyok,
— hív az emlék világos ablaka.

BRIGÁDNAPLÓ

Április 2. Tegnap a műhelyben dolgozó hét nőt — meg engem is — fölhívott a szakszervezeti titkár elvtárs, és azt mondta, hogy jó volna, ha megalakulnánk. Mert mégiscsak szebb, magasztosabb, fölemelőbb érzés egy közösségben élni, mint csak úgy, céltalanul, brigádtalanul. Olyan gyönyörűen beszélt a titkár elvtárs, hogy ott nyomban elhatároztuk, megalakulunk.

Április 3. Ma megalakultunk. Brigádunk *Kapásné Ramaty Izabella*, a híres kutató nevét vette fel, aki elől egyszerűen nem lehetett eldugni semmit. Brigádvezetőt is választottunk. Az első szavazás nem járt eredménnyel, mert mindenki a saját nevét írta föl a cetlire. Én másodszorra is így kaptam egy szavazatot. Végül is az a hülye *Pitlingerné* lett a brigádvezető. A szocialista brigádnapló vezetését meg rám bízták, hiába mondtam ezeknek a hülyéknek, hogy én olvasni is alig tudok, nem még írni... De aztán megnyugtattak, írjak bele mindent, amit fontosnak tartok.

Április 9. Az első fontos dolog, amit feltétlenül bele kell írnom a naplóba. Nem jött meg, pedig meg kellett volna jönnie... Én megölöm ezt a Lajost!

Április 11. Fontos dolgok egymás után. Megjött...

Május 4. Mától szocialista brigádmunkát vállaltunk. A társadalombiztosítás egyik veteránnyugdíjasát — kis megszakításokkal harmincöt évet töltött betegállományban —, *Szipirtyó* nénit fogjuk patronálni. Vállaltuk, hogy minden reggel felváltva megkötjük *Szipirtyó* néni fejkendőjét. Cserébe mindösszesze annyit kérünk tőle — úgysem tud mit kezdeni a rengeteg szabad idejével —, hogy intézze el a napi bevásárlásainkat és a cuccokat ebédszünet alatt hozza be a gyárba. Egy 84 éves asszonynak ez nem okozhat nagy megterhelést (az egész nem lehet több ötven kilónál), és a legközelebbi közértig csak háromszor kell átszállnia.

Május 19. Ma összevesztem a brigádvezetővel, ezzel a *Pitlingernével*. Azt mondja, ideje volna a színházban valami tragédiát megnézni. Mondtam, hogy éppen elég tragédia nekem az a disznó férjem, a Lajos.

Június 3. Tegnap olyan fontos esemény történt, aminek feltétlenül a brigádnaplóban a helye. Ez a hülye Lajos megpofozott, mert só helyett véletlenül műtrágyát szórtam a lecsójára. Én meg a törülközővel csaptam a fejére. Csak előbb belecsavartam a vasalót. Lajost elvitte a mentő. Vagy a halottaskocsi? A fene tudja, este volt és sötétben a mentő is fekete.

Június 10. Eltemettük a Lajost. Egyedül vagyok és olyan szomorú, hogy a naplóíráshoz sincs kedvem.

November 20. Ma megkeresett minket a szakszervezeti titkár elvtárs. Megnézte a brigádnaplót és csuda dühös lett. Jól lehordott, hogy miféle marhaságokat írkálok én ide. Mondom neki, hogy ez mindmind fontos dolog. Erre elmagyarázta, hogy ezt másképpen kell érteni. Rakjak bele színházjegyeket, meg képeslapot. Mondtam neki, hogy rakja bele ő... Különben is vége a naplóvezetésnek. Négy és fél évet kaptam a Lajosért, holnap vonulok be Kalocsára.

Kár, pedig már kezdtem belejönni...

Thorday Zoltán

Villanyvasút a karácsonyfa alatt

Gaál Péter sorsa a csillagokban íratott, vagyis már gyermekkorában elrendeltetett, hogy bakter nagyapja és kocsirendező édesapja után, ő is vasutas lesz, de már magasabb szinten. Iskolái elvégzése, no meg a szakmai vizsgái után mint kitűnő, mozdonyvezető évek óta gyorsvonatszerelvényeket repít a főváros és Miskolc között.

Hét éve boldog házasember. Indulás után két évre — szülői segítséggel — sikerült egy két és fél szobás szövetkezeti lakást szerezni, és Gáborka — a négyéves kisfiú — már itt született. Természetesen most ő a központ, körülötte forog a család.

Már hetekkel az ünnep előtt azon tanakodtak, hogy milyen ajándékkal örvendeztessék meg a gyereket. *Gaál* nagypapa egyből a villanyvasutat ajánlotta, de a fia leintette:

— *Hagyja már, apu, hiszen már két éve kapott ilyet.*

— Aztán mit értett abból akkor még a gyerek? Most meg bárki kérdezi, mi akar lenni, hát egyből rávágja: masiniszta.

Péter erre teljesen begurult.

— Mire jó ez?! Hát nem látják, hogy fordult a világ? Ma már nem lehet, sőt nem szabad azzal etetni a növekvő gyerek értelmét, mint annak idején a miénket, hogy így a vasút, meg úgy a vasút, hogy ott van a biztos jövő, meg mi...

— *Hát akkor mit vegyünk?* — kérdezte a felesége félénken.

— Egy kamiont, meg egy személyautó játékot. Azt. Azt! — Túrt dühösen bozontos szőrnyébe Péter, és keserű hangon hozzátette:

— Mert odarakták a teherszállítást a közutakra, de az utazó embereket is, és ha a teher- meg a személyszállítástarifát egyre feljebb srófolják, a vasúti pályákat akár fel is lehetne szántani.

— *Bolondokat beszélsz, fiam* — mondta az öreg *Gaál*, de a fia felugrott, vette a kabátját és otthagyta a tanakodó családot.

— *Majd megbékél, ha látja a gyerek örömét* — mondta a masiniszta mamája.

Csak *Irénke — Péter* felesége — arca lett borúsabb, mert ismerte a férjét. Ő tudta, hogy milyen viták zajlanak manapság a vasutasok körében. Ő tapasztalta, hogy férje szolgálatból nemcsak fáradtan, de sokszor idegesen tér haza. No meg hallja a kollégáitól, vasutasfeleségektől, hogy a fizetésből egyre nehezebben lehet kijönni, hogy embereket bocsátanak el, hogy idő előtt nyugdíjazzák őket... de hát mit tegyenek? Gáborka ákombákom firkáival megírta a Jézuskának, hogy ő is olyan villanyvasutat szeretne, mint amilyen a Pisti pajtásának van.

A nagypapa aztán meg is hozta egyenesen Bécsből a csodajátékot. Nem olcsó, de összedobták a pénzt, kivették az évi valutakeretet és nemcsak a kisfiú kap szép ajándékot, hanem a család minden tagja. De hát most mi legyen a villanyvasúttal, ha Péter ennyire ellene van.

— *Ne izgasd magad, gyermekem* — vigasztalta Irénkét anyósa —, *a szentestén, a karácsonyfa alatt nem fog duzzogni Péter.*

Majd megbékél, ha látja a gyerek örömét.

— Úgy, úgy — erősítette asszonyát a nagypapa is —, és ha ő nem akar a gyerekből vasutast nevelni, hát taníttassa fiskálisnak, vagy aminek akarja. De akárki akármit mond, a jelenlegi rendszer akármilyen mostohán is bánik a vasúttal, nekem az a véleményem, hogy az emberiség nem lehet meg a vasút nélkül.

— No de ilyen állapotban, mint amilyenben most van? — ellenkezett a menye.

— *Majd rájönnek az okosok, hogy nemcsak az ipart kell korszerűsíteni, hanem a vasutat is.*

— Hagyjátok már! — szólt az öregasszony —, majd én beszélek a fiam okos fejével...

— Irénke — a kisfeleség — azonban nyugtalan maradt. Most azt sem bánta volna, ha férjének szolgálatba kellett volna mennie szentestén, de Péter szabadnapos volt.

Kora délelőtt megérkeztek az öregek. A nagymama hozta a maga sütötte bobájkát — amit vacsora előtt forró tejben kellett áztatni, aztán rá a mákot —, ez hagyományos volt, no meg a halászlé, bár valamikor csíkleves volt a mákos bubó előtt, de a Bodrog-köz tavaiból évtizedek óta eltűnt a csík, így ezt a halászlé pótolta.

Ebéd után kézen fogta a kisfiát és elindultak egy nagy sétára, hogy közben Irénke és a nagypapa feldíszítsék a karácsonyfát.

Az ifjú és a legifjabb Gaál beszélgettek.

— Te írtál a Jézuskának? — kérdezte a gyerek.

— Nem én.

— Nem is kértél semmit?

— Nem volt rá időm.

A kisfiú hosszan hallgatott, majd megszólalt:

— Pedig neked is fog hozni valamit.

— Nocsak... honnan tudod?

— A nagyi elárulta.

— Ó, ez a nagyi, mindent kipletykál.

— A papa meg azt mondta, hogy a Jézuska megkapta a levelem, és mert jó voltam, azt hoz, amit én nagyon szeretnék.

— És mit szeretnél olyan nagyon?

— Találd ki.

— Nem tudom.

— Jaj hát olvat amit a barátom. Pisti kapott tavaly karácsonykor.

— *Gaál Péter* hirtelen megállt, és hosszan nézte a gyereket.

— Te nem örülsz neki? — kérdezte a kisfiú.

— De... — dadogta a masiniszta, azonban keserű érzések kavarogtak benne: *miért keresztezik a szülei, de különösen a felesége, gyermeke nevelésével kapcsolatos akaratát?* De hát érvényesíteni tudja-e az elképzeléseit? Meg aztán van-e egyáltalán határozott elképzelése? Olyan keveset van a gyerekkel. Mostanában — szabadidejében — sokkal több ilyenolyan megbeszélés van, mint a régi világban volt. Gondolataiból a gyerek zökkentette ki.

— Apuci — nyújtotta a kezét —, gyere, menjünk haza.

— Még nincs sötét — magyarázta az apja —, az angyalkák csak akkor kezdik hordani a karácsonyfákat, ajándékokat, ha beesteledik.

— Már esteledik.

— Na jó, akkor lassan ballagjunk hazafelé.

A gyerek csacsogott, de újra és újra visszatért a várva várt ajándékra.

— *Ugye az angyalkák nem ejtik ki a kosarukból az én villanyvasutamat.*

— Nem... — nyugtatta az apja a gyereket, és elképzelte, hogy az a játékvasút — nagypapa jóvoltából — már működik is a karácsonyfa alatt.

A lakás ajtaja nehezen nyílt, mert az angyalkák épp az érkezésük előtt repültek be az ablakon, és most rendezik a karácsonyfa alatt az ajándékokat.

Végül is az örömében szólni nem tudó gyerek szeme elé tárult a várva várt csoda, amire — az első pillanatra — még *Gaál Péter* is kimeresztette a szemét.

A gyerek meg lehasalt a nagyapja mellé, aki magyarázta, hogyan lehet egyszerűen kézből, gombnyomással irányítani a kiépített, sokfelé ágazó síneken a vonatszerelvényeket.

Az asszonyok nem is annyira a gyerek lelkendezését lesték, hanem az apja arcát. De *Gaál Péter* csak állt, állt, majd a felnőttek ajándékainak szétosztása után egy székre rogyott. Feleségétől egy pohár italt kért, és csak akkor figyelt megint a gyermekére, amikor a nagyapja azt magyarázta, hogy egy külföldről érkezett hosszú teherszerelvényt hogy kell szétbontani, majd a kocsikat a gurítóról arra a vágányra engedni, ahol az a szerelvény áll, amelyiknek mozdonya a rendeltetési állomásra szállítja a vagonba rakott árut.

— *Nem hallgasz?* — kérdezte férje nyakát átölelve az asszony.

— *De...* — mondta tettetett duzzogással Péter —, mert ebben a házban minden úgy van, ahogy az asszonyi praktikák kimódolják. Még ez a vénember is — mutatott a szőnyegen hasaló apjára —, aki már olyan pici gyerekkorban beoltott a vasút imádatával, mint ahogy most próbálja az unokáját. Nem átall gebeszkedni és tizenöt évi nyugdíj után is kocsit, vontatót rendezni...

És mondta, mondta volna még tovább, de a szavaknak már nem volt fullánkja. Közben a mama kiabált a konyhából, hogy terítve az ünnepi asztal.

— No de azért csak énekeljük el előbb — a Mennyből az angyalt — kapta ölébe boldog gyermekét *Gaál Péter* —, és aztán megkérdezte tőle: miért akarsz te mozdonyvezető lenni?

— Én nem az leszek — válaszolt apja legnagyobb megdöbbenésére a gyerek.

— Hanem?

— Közlekedési miniszter...

— Úristen! Ki mondta ezt a csacsiságot?

— Én — tápászkodott fel a padlóról az öregember.

— Jaj, papa — tette le öléből kisfiát —, mikkel szédíti ezt az ártatlan gyereket. Azt hiszi, hogy a bakter nagypapa után maga kocsirendező lett, én meg masiniszta, hát a negyedik generációnak már miniszternek kell lenni?

— Miért ne lehetne Gáborka közlekedési miniszter, ha a legfelső fokon is elvégzi a tanulmányait, hiszen a Gaálok mindenütt derekasan helytálltak.

— No, jó, jó — folytatta volna a vitát Péter, de a nagymama ellentmondást nem tűrő hangon az ünnepi asztalhoz dirigálta a családot...

Dávid József

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete rendezte

Rendkívüli közgyűlés

November 28-án a budapesti MÁV Kórház központi kultúrtermében tartotta a Vasutas Cukorbetegek Egyesülete első rendkívüli közgyűlését. Több mint százan gyűltek össze az egyesület tagjai közül, hogy meghallgassák a vezetőség beszámolóit a végzett munkáról, s egyéves működésük eredményeiről. *Dr. Fehér István* egyesületi elnök beszámolt arról, hogy egy esztendő alatt szervezetük taglétszáma közel 400-ra növekedett. Elismeréssel nyugtázta, hogy egyesületük nemes céljait felismerte a vasút vezetése, a Vasutasok Szakszervezete, és az ÖTA is támogatja tevékenységüket.

Jó kapcsolatot alakítottak ki a Magyar Cukorbetegek Országos Szövetségével, több más egyesülettel és klubbal. Egyesületük anyagi lehetőségei szerények. A havi 10 forint tagdíj igazgatási kiadásaikat sem fedezi.

Az egyesület létrehozta a Vasutas Diabetes Alapítványt, amelynek alaptőkéjéhez a Vasutasok Szakszervezete 100 ezer forinttal, az ÖTA 200 ezer forinttal járult hozzá. A közgyűlés résztvevői nagy érdeklődéssel hallgatták *dr. Dömötör Erzsébet* főorvosasszony előadását a cukorbetegek életmódjáról. *Dr. Wölfl József* igazgatófőorvos hozzászólásában ígéretet tett a MÁV Kórház nevében az egyesület támogatására. Kifejtette, hogy az orvosi eskü kötelezi őt és orvostársait, a kórházat is, hogy a betegek szolgálatában álljanak és támogassák az önszerveződés révén létrejött egyesületek munkáját.

Felszólalt az ülésen *Tivald Attiláné*, az ÖTA elnöke és hozzászólásában elmondta, hogy a vasutas cukorbetegek életkörülményeinek javításához évente rendszeres segélyjel járulnak hozzá. 1993-ban beindul a nyugdíjas cukorbetegek oktatásával egybekötött üdültetés a MÁV balatonboglári üdülőjében, amihez az ÖTA 1,6 millió forinttal járul hozzá. Az ÖTA által adományozott 200 ezer forintos alapítványi tőke hozadékából elsősorban a vasutas cukorbeteg gyerekek üdültetését akarják támogatni.

A rendkívüli közgyűlés elfogadta az előterjesztett beszámolókat. Módosította az alapszabályt, amely szerint évente küldöttközgyűlést rendeznek.

A közgyűlés szüneteiben vércukorszűrés volt, valamint diabetes ételeket és italokat mutattak be.

P. J.

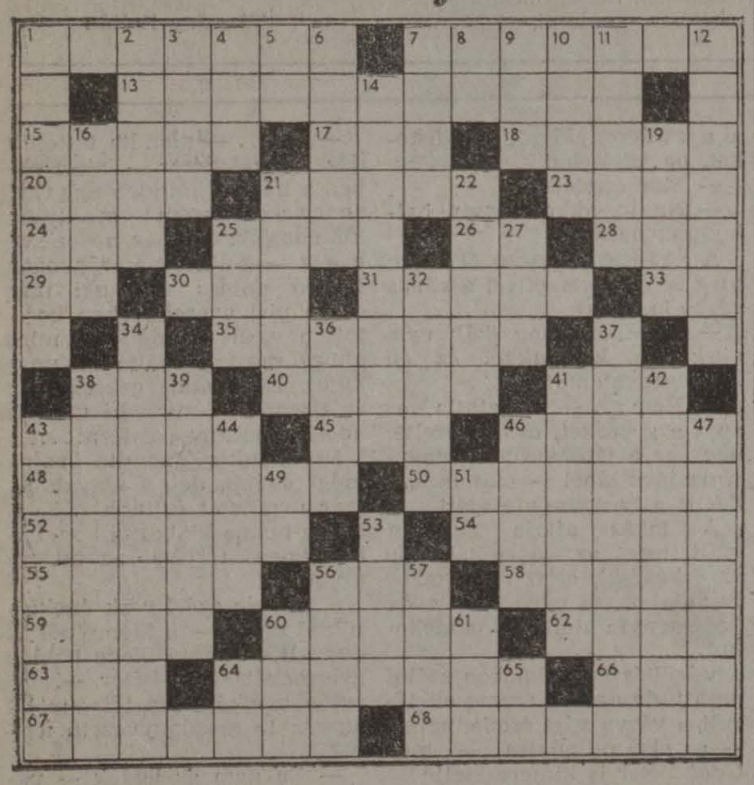
Fuvaroztatói klub

A MÁV szegedi igazgatóság és a tagságot nyert fuvaroztatók segítése, a kereskedelmi és marketingtevékenység fellendítése a kölcsönösség elve alapján fogalmazódott meg célként azon az összejövetelen, melyet a vasút-igazgatóság szervezett a fuvaroztatók és a szállításban részt vevők részére november 25-én Szegeden, a vasutas művelődési házban. A fuvaroztatók információs klubjának alakuló ülésére mintegy negyvenen jöttek el, főleg a három dél-alföldi megyéből, és elfogadva a működési szabályzatot, kinyilvánították belépésüket.

A fuvaroztatók klubja — amely otthona a művelődési ház — lehetőséget kínál arra, hogy a klubtagok első kézből a lehető leggyorsabban jussanak a vasúti fuvarozással kapcsolatos információkhoz, véleményt cseréljenek, kapcsolatokat, üzletkötéseket beszéljenek meg. A havonta megtartandó foglalkozásokon a kötetlen beszélgetéseken túl mindenkit érdeklő, előre meghatározott, konkrét programokat is szerveznek.

— I —

Több teve látja, mint ló



Vízszintes: 1. Osztrák város. 7. Eszményi. 13. Argentin kikötőváros. 15. ...-Amerika, Latin-Amerika. 17. Folytonossági hiány. 18. Szerzetesek viselete. 20. Fordított férfinév. 21. Színésznő (Teri). 23. Arab állam. 24. A közelebbit. 25. Nota ..., jegyezd meg! 26. Árva közép. 28. Nála lejjebb. 29. Tűsvégek. 30. Nagyon csúnya. 31. A lúd párja. 33. Azonos betűk. 35. Az egyik fagyosszent. 38. Testrész. 40. Hirtelen sütött marhahússzelet. 41. Kamaradarab! 43. Drágakövek súlyegysége. 45. Angliában van! 46. Prágai agyagszobor. 48. Ázsiai folyó. 50. Amerika névadója. 52. Román üdülőhely (fon.). 54. Európai nép, névelővel. 55. ...-dukció, bevezetés. 56. A. G. P. 58. Tó Finnországban. 59. Egy darab kantár! 60. Valameddig. 62. A statisztika alapja. 63. Német jég. 64. ... Ralph Waldo (1803—1882) neves amerikai író. 66. Nádor közepe. 67. Kenőcsszerű anyag. 68. Rémület, rémuralom, névelővel.

Függőleges: 1. Tüzelőanyag. 2. ... Friedrich (1871—1925) német köztársasági elnök. 3. Francia pályaudvar. 4. Ez a hónap. 5. A nikkel vegyjele. 6. Futását Vörösmarty énekelte meg. 7. Becézett női név. 8. Orosz helyeslés. 9. Lencseszem! 10. Dunántúli cukorgyár. 11. Petrarca szonettjeinek nőalakja. 12. Tolna megyei helység. 14. Egy földrajzi név. 16. Bizakodjál. 19. Jó a füle. 21. Szent betűi. 22. Attila legkisebb fia. 25. Bánatos. 27. Duna menti város. 32. Karsztos mélyedés. 34. Alacsony, rugózatlan, fedett kocsi. 36. ....-kum, egy nép sajátossága. 37. Becsapható, hiszékeny ember. 38. Osztrák szövetségi tartomány. 39. Gombot erősít a ruhára. 41. Királyi fejdísz. 42. Felduzzadó folyó. 43. Moldávia fővárosa. 44. Ibériai folyó. 46. Becézett férfinév. 47. Kis hadihajó. 49. Visszaad! 51. Éjfélig. 53. Egy megyeszékhely. 56. Jemeni kikötőváros. 57. Ferde tornyáról ismeriük. 60. Kis Imre. 61. Stílusfajta. 64. Igekötő. 65. Tiltószó.

Beküldendő: Annak az országnak a neve, amelyben a függőleges 14. található.

Beküldési határidő: 1993. január 8.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Sri Lanka.

Könyvutalványt nyertek:

Kádár Zoltánné, Mátészalka, Lajos u. 42. 4700; Varga Imréné, Budapest, Delej u. 32. 1089; Eszenyi János, Zahony, Új élet u. 41. 4625; Guzi Oszkár, Debrecen, Wesselényi u. 2. 4024; Tóth Gyula, Tapolca, Bajcsy-Zs. u. 46. 8300.

Az ILO munkavédelmi ajánlásai

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) támogatásával a közelmúltban kéthetes szemináriumot tartottak Balatonszemesen, a vegyipari szakszervezet üdülőjében. A szemináriumon elsősorban a szakszervezeti konföderációk munkavédelmi-környezetvédelmi szakemberei vettek részt. Az előadások és csoportos foglalkozások témája a szakszervezeti érdekképviseleti tevékenység a munka- és környezetvédelemben, valamint a munkaegészségügy volt.

Az ILO képviselője elsősorban azokat a tapasztalatokat adta át a megjelenteknek, amelyek az ILO munkavállalói oldal képviselői a tripartid rendszerű egyeztetés során ezeken a területeken szereztek. Beszélt azokról a célokról is, melyek nagyobb része az ILO-egyezményekben, ajánlásokban megfogalmazódott. Ezek közül több munkabiztonsági, környezetvédelmi és foglalkoztatási, egészségügyi követelményt az Európai Tanács, az Európai Parlament elfogadott. Az a törekvés, hogy a nemzeti törvények összhangban legyenek az európai munkabizottsági normákkal. Célszerű nekünk is felkészülni arra, hogy a magyar munkabiztonsági jogszabály-rendszerekbe beépüljenek az európai normák.

Napjaink aktuális feladata, hogy a szakszervezetek sürgessék a kormányokat az ILO-ajánlások, -egyezmények minél előbbi ratifikálására. Ennek érdekében a szakszervezeteknek nemzetközi szinten kell összefogni, hogy az ILO-előírások minél előbb a gyakorlatban is megvalósuljanak.

Erre nagy szükség lenne azért is, mert napjainkban a munkavállalók többségének testi épsége veszélyeztetve van, hiszen sok gazdálkodó szervezet nem tud, vagy nem akar eleget tenni a biztonsági előírásoknak. Egyre erősödik az olyan munkáltatói szemlélet is, amely a munkavédelmi előírásokat feleslegesnek tekinti. Ez ellen határozottan fel kell lépni.

Az előadók arra is felhívták a figyelmet, hogy ha például egy szolgálati helyen sok az üzemi balaeset, annak általában nem a munkavállalók „hanyagsága" az oka, hanem a biztonságos munkakörülmények hiánya. A hanyagságok, mulasztások reális feltárása csak úgy lehetséges, ha a balesetvizsgálat során minden tényezőt feltárnak és azokat a szakszervezet rendelkezésére bocsátják. Így a figyelmetlen, körültekintés nélküli munkavégzés (amely legtöbbször a munkaadói érvek visszatérő teóriái) könnyen cáfolhatók. Ezzel bizonyítani lehet a vezetés hanyagságát, vagy azt, hogy a biztonsági feltételekre kevés gondot fordítottak.

Az európai szakszervezeti szövetség tagszervezeteinek tapasztalatait érdemes nemzeti kereteink között is hasznosítani.

— nő

Kilábalni a nyomorúságból

Tisztelt Vasutasok!

Mélyen fel vagyok háborodva, ez ellen a felelőtlen, önző, korlátolt intézkedés ellen. Így sohasem fogunk kilábalni ebből a nyomorúságos helyzetből, ha milliók úsznak el felelőtlen célokért. *(A levéliró a vasutasok és a kormány közötti, közelmúltban született megállapodásra céloz. A szerk.)*

Nem igaz, hogy a jelenlegi fizetésekből nem tudnak megélni. A vasutasok nagy része italos életmódot folytat. Ezt nem tudják eltitkolni, mert látja mindenki. Mi öregek, akik sokkal nehezebb életet is megéltünk nem italozva, dolgoztunk a rossz munkakörülmények között. Szégyelljék magukat a szakszervezetükkel együtt! Ez a kormány nagy erőfeszítéseket tesz minden téren, és akkor egyes szakszervezetek és pártok azon munkálkodnak, hogy tönkretegyék mindezt. Mi meghúzzuk a nadrágszíjat, a haza érdekében, hogy mielőbb kimásszunk ebből a kátyúból, és akkor vannak olyan szervezetek, emberek, akik visszarángatják!

Sokan vagyunk, akik józanul gondolkodunk. Nem követelőzünk. Milyen jogon emeljenek fizetést maguknak? Nagyon sokan vannak, akik úgy sem tudnak létezni, mint a vasutasok. Nyúzzák az államot, de arra nem gondolnak, hogy ha ilyen károkat okoznak az államnak, még rosszabb lesz! Az lenne becsületes, ha azon fáradozna mindenki, hogy megmentse az országot a nyomorúságtól, de úgy látszik, egyre kevesebb becsületes állampolgár van. Nézzenek bele a világba, mennyi ember él sokkal rosszabb körülmények között. Jó lenne, ha nemcsak a vasutasokra gondolnának, hanem sok más emberre, munkanélküliekre, nyugdíjasokra stb. is.

Gondolkodjanak és ne követelőzzenek! Dolgozzanak becsülettel! Kérem, levelemet tegyék közzé! (Lakcím a szerkesztőségben.)

Szikora Istvánné

★

Tisztelt Asszonyom!

Teljesítettük kérését, közöltük szokatlan hangvételű, a vasutasokat lekicsinylő, elítélő sorait, ami arra enged következtetni, hogy nyugdíjas kora ellenére kevéssé van tisztában a tényekkel, az élet realitásaival, amiről persze talán nem is Ön tehet elsősorban.

Anélkül, hogy sorról sorra vitába szállnánk elfogult megjegyzéseivel, figyelmébe ajánljuk e lapszámunkban közzétett, a kormány és a vasutasszakszervezetek megegyezéséről szóló cikket, amelyet, ha figyelmesen elolvas, sok mindent másképpen értékelhet majd, megsejtheti az ok és okozati összefüggéseket.

Egy megjegyzést azonban addig is szeretnék tenni. A vasutasok nemcsak magukért, a rossz munkakörülményekért, az alacsony bérekért emelték fel szavukat, szerveztek figyelmeztető sztrájkot és kezdeményeztek egyeztető tárgyalásokat a kormány képviselőivel, hanem a lakosság, az utasok érdekében, a vasút jövőjéért. Többek között azért harcoltak érdek-képviseleti szervezeteik, hogy a MÁV működőképes maradjon, ne legyen százszázalékos menetjegyár-emelés, ne szüntessenek meg 1500 kilométer vasútvonalat — amely falvak, városok lakóinak életét keseríthette volna meg —, ne kelljen ritkábban közlekedtetni a vonatokat stb. Mindezek a tervezett intézkedések a lakosságot sújtották volna, az ön életszínvonalát is tovább csökkentenék.

A történelemből talán ismeri, hogy mit tettek a vasutasok az ország újjáépítéséért, a normális életért. Talán hallott az Arccal a vasút felé mozgalomról is, ami napjainkban szintén aktuális jelszó lehet, ha az Ön szavaival élve: „ki akarunk lábalni ebből a nyomorúságos helyzetből".

— ar —

Elköltözik az ÖTA

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap értesíti tagjait, hogy januártól új székhelyre költözik. Címe: ÖTA Iroda, 1145 Budapest XIV., Amerikai út 42.

Telefon: vasúti: 41-25; 43-54. Városi: 252-1299; 252-1488.

Ügyfélfogadás: hétfőn, szerdán és csütörtökön 9-től 15 óráig.

Az új székhely Budapest központi területén, Zugló kertvárosi részében található. A budapesti pályaudvarokról megközelíthető: Bp. Déli pályaudvarról a 2-es metróval és a 7-es autóbusszal vagy a 44-es villamossal, a Nyugati pályaudvarról a 4-es vagy a 6-os villamossal és a 7-es autóbusszal.

Lakáscsere

Elcserélném olcsó bérű, félkomfortos, 34 négyzetméteres MÁV-lakásomat. Kerepesi út 1. szám alatt. MÁV-komfortos lakásra. Érreklődni lehet: munkaidőben a 22-09-es üzemi telefonszámon, Szőkénénél.

Elcserélném 54 négyzetméteres, 1 szobás, konyhás, fürdőszobás, előszobás, félemeleti, most felújított, gázfűtéses, Gyáli úti MÁV-bérlakásomat többszobás, lehetőleg önkormányzati lakásra MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: levélben a Bp. Pf.: 12. 1378. Szűcs Lászlónál.

Elcserélném Budapest XV. kerületi, 2 szoba összkomfortos főbérletemet, mely bérlőkijelölési jog hatálya alatt áll, megvásárolható 1.5 vagy 1 + 2 félszobás összkomfortos, esetleg komfortos lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet: a 184-4505-ös városi telefonszámon.

Elcserélném 55 négyzetméteres, összkomfortos, gázfűtéses, kertes szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb önkormányzati vagy MÁV-bérlakásra, végrehajtó szolgálatban dolgozó MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: egész nap a 271-8535-ös városi telefonszámon Szabó Andrásnénál.

Elcserélném budapesti, Kerepesi út 1. szám alatti, 41 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, valamint József Attila-lakótelepi garzont 2 szobás, nem MÁV-lakásra, értékegyeztetéssel. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 01/57-34-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném debreceni, 2 szoba, étkezős, 57 négyzetméteres társasházi öröklakásomat, budapesti 1,5 vagy 2 szobás, összkomfortos MÁV-bérlakásra, plusz 500 ezer forint készpénzráfizetéssel. Érdeklődni lehet: Pálházi Péter, Debrecen, Füredi út 45/B. X. 41.

Elcserélném Rákos úti másfél szobás, világos konyhás, központi fűtéses, telefonos MÁV-lakásomat tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval, Vidékre is. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: minden kedden egész nap a 169-9281-es telefonszámon.

Eladó Ceglédbercelen 110 négyzetméteres családi ház. Érdeklődni lehet: Kovács Pál, Ceglédbercel, Iskola u. 76. Telefonon: a 112-8670/113-as városi vagy a 42-30-as üzemi számon.

Elcserélném balatonfenyvesi 1 szobás, kertes, csendes MÁV-lakásomat, bármilyen budapesti 1 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: a 149-9702-es telefonszámon, egész nap.

Halálozás

Dr. Horváth Károlyné Szűcs Emma nyugalmazott főellenőr (MÁV Tervező Intézet) 1992. november 23-án 65 éves korában, Budapesten elhunyt. A Rákoskeresztúri új köztemetőben búcsúzott tőle családja és baráti köre.

Ülésezett az MSZOSZ női választmánya

December 8-án ülést tartott az MSZOSZ női választmánya, amely megtárgyalta a nőket és családokat érintő döntések és határozatok várható hatását.

A választmány állásfoglalásában leszögezte, hogy a nők nyugdíjkorhatárát érintő végleges döntés előtt a törvény benyújtásakor vegyék figyelembe az egészségi állapotot, a munkakörülményeket, valamint a várható demográfiai hatásokat.

Elítélte a választmány a bölcsődék költségvetési támogatásának megvonását, amit a családok stabilitása elleni újabb merényletnek tekint.

Aggodalomra ad okot a választmány szerint a „Magzati élet védelméről" szóló törvénytervezet elfogadásának halasztása. Az Alkotmánybíróság döntése kötelezte a parlamentet az új törvény december 31-ig történő meghozatalára. A hátralévő 2 hét alatt nem látnak garanciát arra, hogy az 1993. január 1-jétől életbe lépő új törvény előírásaira, feltételeire a szakterület fel tudjon készülni.

Százhat éves vasutas özvegy

Ritka születésnapot ünnepeltek december 10-én a hatvani városi szociális otthonban. *Andó Jánosné* vasutas özvegyet köszöntötték 106. születésnapja alkalmából. A bensőséges, igazán megható eseményen ott voltak a város, a MÁV, az ÖTA és a vasutasszakszervezet képviselői. A köszöntések után, az említett szervek képviselői, ajándékokkal és virággal kedveskedtek a matuzsálem kort megért Andó Jánosnénak, aki jó egészségnek örvend.

A hatvani I-es számú általános iskola tanulói pedig színvonalas műsorral szórakoztatták az ünnepeltet és az otthon többi lakóját.

Sz. F.

December 6-án a Törekvés Művelődési Házban a Fráter Loránd nótakör népdalestet rendezett. Szolnoki Gyula konferálásával, Lakatos Miklós és együttese közreműködésével több neves magyarnóta-énekes, többek között Cseke Júlia (képünkön) lépett fel nagy sikerrel

(Tüttő Tibor felvétele)

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41. 1068
Telefon, városi: 122-9872, üzemi 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Papp Pál, a vasutas-szakszervezet elnöke
Előfizetési díj egy évre: 120 forint
92—7113. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000
1 2 4 8 16 • • •