



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIII. évfolyam 5. szám

Alapítás éve: 1892

2003. május

Levelezésünkből

Dr. Medgyessy Péter úr
miniszterelnök
részére

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége tömöríti a közlekedésben foglalkoztatott munkavállaló nagy többségét. Közöttük található a fővárosi tömegközlekedés, a volán társaságok, a Hungarocamion, a légi közlekedés, a vasúti közlekedés munkavállalói, akiket szövetségünk képvisel az országos érdekegyeztetésben.

Az e területen foglalkoztatottak számára nagy kihívás az európai integráció. Ugyanez vonatkozik a hazai közlekedés egészére is. A csatlakozás kapcsán nehézségekbe ütköző mezőgazdaság, könnyűipar, feldolgozóipar mellett – úgy ítéljük meg – a hazai közlekedés is számolhat gondokkal, problémákkal, melyek közvetlenül érintik az ország lakosságát, gazdaságát, hazánk jövőbeni esélyeit.

Tisztelettel emlékeztetem önt arra, hogy a kormány programját szövetségünk – döntő részben – támogatta, és támogatja. Jelentős konfliktusok nélkül születtek meg a 2003. évi bérmegállapodások a vasútnál, a volán társaságoknál, a BKV-nál, a villamosenergiaiparban, hogy csak néhányat említsek saját területünkről. Ha nehézségekkel is, de működik az országos érdekegyeztetés. Összességében tehát pozitív a kép.

Mégis, a közlekedési ágazatban ez az országos kép

nem tükröződik. Minden erőfeszítésünk ellenére nem alakult ki tartós munkaügyi kapcsolat a Gazdasági és Közlekedési Minisztériummal.

Ennek okát nem elsősorban a minisztérium vezetésének magatartásában látjuk, hanem abban a strukturális problémában, hogy Magyarországon nincs önálló közlekedési minisztérium, szemben az Európai Unió tagállamaival. Szövetségünk nem kívánt és nem kíván állást foglalni kormánytagok kinevezése, vagy felmentése tárgyában, mert azt gondoljuk, hogy ez a Miniszterelnök Úr feladata, és nem szakszervezeti vélemény kérdése.

Eddigi tapasztalatainkat összegezte a szövetség március 26-án tartott 5. Kongresszusa, amely úgy foglalt állást, hogy nyomatékkal javasolja az önálló közlekedési minisztérium felállítását. A kezdeményezéshez csatlakozott a Vasutasok Szakszervezete is. Javaslatainkat megismerte a kongresszuson résztvevő Kiss Péter, a Miniszterelnöki Hivatal minisztere is.

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége nevében kérem, hogy a Kormány pozitív módon döntsön javaslatunkról és kezdeményezze a Parlamentnél a Magyar Köztársaság minisztériumainak felsorolásáról szóló 1998. évi XXXVI. törvény módosítását azzal, hogy önálló Közlekedési Minisztérium jöjjön létre.

Budapest, 2003. 04. 24.

Tisztelettel Dr. Borsik János elnök

Miről lehet olvasni...

Buszkatasztrófa Siófokon	3
2008–2010-re elérhetnénk az uniós keresetek alsó határát	4
Tiszaújváros – Mozdonyvezetők Országos Találkozója	8
Jóváhagyta az alapító a MÁV üzleti tervét	10
Gépészeti hírek	15

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



Tisztségviselők képzése Balatonboglár 2003. 05.19–21.

Minden szakszervezet, amely ad magára fontos célként tűzi ki tisztségviselői felkészítését, képzését. A Mozdonyvezetők Szakszervezete az elmúlt években is különböző szintű képzésben részesítette az Ügyvivő Bizottság és a Küldöttközgyűlés tagjait.

A MOSZ 4. Kongresszusát megelőző választáson a küldöttek durván egyharmadát újonnan választották, ezért képzésük elengedhetetlen volt annak érdekében, hogy készségi szintjük elérje az „idősebb” küldöttekét. A tréning „gerincét” a médiakommunikáció adta. A cél az volt, hogy a résztvevők kommunikációs ismeretei, s azok gyakorlati használatának hatékonysága javuljon. Nyújtson segítséget a szakszervezet munkájához az alkalmazható kommunikációs technikák elsajátításával és gyakorlásával.

A résztvevők:

- ismerjék meg a kommunikáció és a média kommunikáció eszközeit, a külső és belső információs kört,
- kapjanak segítséget kommunikációs készségük fejlesztéséhez, bővítsék kommunikációs eszköztárukat a tudatos használat céljából,
- nyerjenek lehetőséget arra, hogy a gyakorlatban elsajátíthassák a közszereplési alapelemeket.

A kommunikációs képzés nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a munkahelyi szintű tárgyalásokon tisztségviselőink még hatékonyabban tudják képviselni

tagjainkat a munkáltatóval szemben. A tréning több csoportban zajlott, így lehetőség nyílt arra is, hogy a MOSZ vezetőivel is konkrét beszélgetéseket folytathattak a résztvevők. Ezeken a beszélgetéseken szó volt szervezetpolitikai, gazdasági, informatikai, szakmapolitikai kérdésekről. A kérdések központjában a MÁV Rt. átalakulása és ennek munkavállalókat érintő kérdései szerepeltek. A munkakör értékelések, az új bértarifa rendszer és az átalakulóban lévő jóléti és szociális rendszerek körül merült fel a legtöbb kérdés és észrevétel.

A feszített program ellenére lehetőség volt arra is, hogy a küldöttek jobban megismerhessék egymást, tagcsoportjaikat és azok gondjait problémáit. Elismeréssel kell szólnunk a résztvevők affinitásáról is, hiszen annak ellenére, hogy 19.00.-ig terveztük a foglalkozásokat, még 21.00.-kor is fegyelmezetten figyelték a tréning vezetőjét. A csoportos képzés további egyik eleme volt Dr. Arany József MOSZ jogszolgáltatási vezető előadása, melyről Ő számol be az olvasónak.

A képzést összegezve, el kell mondani, hogy eredményes volt, melyhez hozzájárult a Pro Hungary Kft. szakértői csapata, a helyszínt biztosító boglári üdülő személyzete és legfőképpen a fogékony hallgatóság.

Kiss László

Mint az előző cikkből is kiderül, 3 napos továbbképzést tartottunk az újonnan megválasztott tisztségviselők részére, amelynek keretében az eredetileg is tervezett munkajogi jogvitával kapcsolatos konzultáció helyett egy átfogó munkajogi tájékoztatót tartottam a résztvevőknek.

A téma a Munka Törvénykönyve azon fejezetei voltak, amelyek a gyakorlatban is kérdésként vetődhetnek fel a szakszervezeti tisztségviselők irányába. Így szó volt a szakszervezeti alapjogokról, a szakszervezet kifogásolási jogáról, a szakszervezeti tisztségviselőket megillető munkajogi védelemről. Részletesen foglalkoztunk a munkaviszony megszüntetésének kérdéseivel, különös tekintettel a rendkívüli felmondás esetköreivel néhány konkrét jogesetet is felhozva. Végezetül elemeztem a rendkívüli felmondáson kívüli munkáltatói intézkedések eljárási rendjét. Ezen belül elsősorban a munkáltató, a munkavállaló, illetve a szakszervezet lehetőségeit, kötelezettségeit, valamint az egyes határidőkre vonatkozó szabályokat. A résztvevők érdeklődését figyelembevéve a ma-

gam részéről sikeresnek tartom a továbbképzés ezen részét. Meggyőződésem, hogy a szakszervezeti tisztségviselőknek tisztában kell lenniük az alapvető munkajogi kérdésekkel. Az egyik országosan is legelismeretebb szakszervezet tisztségviselőjének lenni ugyanis felelősséget is jelent. Ez a felelősség pedig nem merülhet ki a szakmai felkészültségben. A sikeres érdekvédelemhez kell bizonyos szintű jogi felkészültség is. Ne járassuk le magunkat a kollégák előtt azzal, hogy a legegyszerűbb munkajogi kérdésben sem tudunk állást foglalni. Különösen kellemetlen lehet ha az ilyen hiányosság a munkáltatóval való tárgyalás, egyeztetés során derül ki, hiszen a munkáltató a tisztségviselőn keresztül minősíti a szakszervezetet. Ne hozzuk magunkat, de a MOSZ-t se ilyen helyzetbe.

Tisztségviselő kollégák! Forgassuk néha a Munka Törvénykönyvét is!

Dr. Arany József jogtanácsos

Jól működő fénySOROMPÓ ellenére történt a baleset

Ma reggelre helyreállt a vasúti forgalom.

Mint ismeretes, tegnap reggel súlyos közlekedési baleset történt Siófok és Szabadisóstó közötti egy vasúti átjáróban. A MÁV Rt. vezérigazgatója több vezető munkatársával azonnal a helyszínre sietett. Mándoki Zoltán vezérigazgató a német nagykövetségnek küldött részvéttáviratában biztosította együttérzéséről az áldozatok hozzátartozóit. Ma valamennyi vasúti szolgálati helyen kitzúzták a fekete zászlót. A hasonló esetek elkerülése érdekében a szakminisztérium javaslatot fogalmazott meg egy hatoldalú vizsgáló bizottság felállítására a vasúti út-átjárók biztonságának javítása érdekében.

A vasúti-közúti útátjárókban előforduló balesetek több mint 96 százaléka a közúti járművezetők és a gyalogosok hibájából történik. Tavaly a hasonló balesetek háromnegyede jól működő fénySOROMPÓVAL és csapórúddal egyaránt biztosított átjáróban történt. A vasúti út-átjárókon való áthaladást a Kresz pontosan és minden esetre kiterjedően leszabályozza.

Az útátjárók biztonságával kapcsolatban a szaktárca 1998-ban módosította korábbi rendeletét, amelyben elrendelte a vasúti közúti útátjárók biztonsági feltételeinek szigorítását. Ezt illetően a MÁV-nak önálló döntési joga nincsen. A rendelet alapján a MÁV Rt. a Közlekedési Főfelügyelettel egyeztetve ötéves program keretében, mely az idén fejeződik be, megkezdte a kijelölt 250 nagy forgalmú átjáróban a fénySOROMPÓK csapórúddal való kiegészítését. E program eredményeként eddig közel 210 csapórúdat szereltek fel, év végéig pedig befejeződik a még hátralévő 40 fénySOROMPÓS útátjáró kiegészítése. A rendelet alapján a MÁV és a Közlekedési Főfelügyelet közösen méri fel a közlekedési kockázatot az útátjárókban. ezt követően a Közlekedési Főfelügyelet jelöli ki azokkal a helyszíneket, ahová fénySOROMPÓT szerelnek fel, és a telepítés ütemezése is az ő hatáskörük. A programba a kockázati felmérés alapján nem került be a baleset helyszínén lévő útátjáró. A döntés során figyelembe veszik a helyi önkormányzatok igényeit, ám a siófoki polgármesteri hivatal nem kérte, hogy ezt az útátjárót szereljék fel a nagyobb biztonságot jelentő fénySOROMPÓVAL.

A baleset kapcsán a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium ad-hoc bizottság felállításáról döntött, amelynek feladata a közlekedés biztonságának fokozása. A bizottságban a GKM mellett részt vesz a BM, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, a Közúti Főfelügyelet, a helyi önkormányzatok képviselői és a MÁV.

Mint ismeretes, a Budapestről Nagykanizsa felé tartó gyorsvonat május 8-án, csütörtökön 8 óra 50 perckor Szabadisóstó és Siófok között egy német turistákat szállító autóbusszal ütközött. Az autóbusz a jól működő

fénySOROMPÓ tilos jelzése ellenére hajtott a sínekre. Az autóbusz utasai közül 33-an életüket veszítették, és többen megsérültek. A mozdonyvezető könnyebb sérülést szenvedett. A gyorsvonaton egyetlen utas szenvedett el könnyebb sérülést. A mozdony és a vonat első kocsija kisiklott. A pálya több száz méter hosszúságban megrongálódott. A baleset okának kivizsgálását a rendőrség a MÁV szakemberek bevonásával végzi. Az éjszaka folyamán a MÁV szakemberei helyreállították a mintegy háromszáz méter hosszban megrongálódott vasúti pályát Szabadisóstó és Siófok között. Reggel 6 órától a vonatok menetrend szerint közlekednek a Budapest-Nagykanizsa vasútvonalon. Tegnap az utasokat Lepsény és Siófok között szállították vonatpótló autóbuszok. A nemzetközi vonatokat Dombóvár felé elterelték. Az éjszaka közlekedő postavonatok szintén kerülő útvonalon közlekedtek, két korareggeli vonat helyett az utasokat még vonatpótló autóbuszok szállították. A helyreállított pályatesten még lassabban közlekedhetnek a személyszállító vonatok, pár perces késések ezért várhatók napközben a Budapest-Nagykanizsa vasútvonalon.

Budapest, 2003. május 9.

MÁV Sajtószolgálat

Buszkatasztrófa Siófokon

Az alábbiakban változtatás nélkül közreadjuk az RTL KLUB 2003. május 20-i Fókusz műsorában elhangzott riportot, melyet Kiss Ferenc mozdonyvezetővel készítették.

Mv.: – Lassan kezdünk felejteni. Nincs két hete, hogy megtörtént, de ma már alig van szó róla. A siófoki buszkatasztrófáról hamarosan statisztikai adatként fogunk beszélni, kivéve azokat, akik ott voltak és testközelből látták, hogy mi történt, és Kiss Ferencet, a vonat vezetőjét. A férfi most otthon van, augusztusig pihen. Fizikailag már jól van, lelkiileg kevésbé, kísértik az emlékek, és ebben hiába állt mellette végig az összes kollégája, főnöke, és az egész vasúttársaság, leginkább az idő segíthet. Először és elgondolása szerint utoljára állt most kamera elé, és beszélt arról, amit átélt.

Kiss Ferenc mozdonyvezető: – Amikor megláttam a buszt, akkor nekiálltam dudálni, de folyamatosan nyomtam a légkürtöt, és amikor láttam megtorpanni a busz, na mondom jól van megáll, akkor nem lesz itt semmi gond se, és akkor megindult megint.

R.: – Lassan már két hete annak, hogy a végzetes katasztrófa megtörtént. Kiss Ferenc volt az aki egyedülként közvetlen közelről élte át a balesetet. Utoljára ő láthatta épen a buszt, és ő volt az aki másodpercekkel később kettészelte a német turistákat szállító járművet.



K.F.: – Mintha lelassult volna az idő akkor. Esküszöm tényleg én úgy éreztem, és a mai napig is ki merem jelenteni, hogy lelassult az idő, hogy mint egy lassított filmen, hogy csúszik be... hát az én látómezőmben bent volt de, hogy jön a busz, jön a busz, és akkor farkasszem nézek a sofőrrel, és akkor mondom magamnak, hát ember mit csináltál? Normális vagy?

R.: – Kiss Ferenc már 27 éve mozdonyvezető, egészen május 8-ig egyetlen egy balesete sem volt. Eddig mindig csak külső szemlélőként látta, és érezte át kollégái tragédiáit. A férfi elmondása szerint a legborzasztóbb az, hogy egy ilyen balesetben a mozdonyvezető tehetetlen. Látja, hogy valami történni fog, de a fékezésen, és a dudáláson kívül nem tud mit cselekedni, hiszen nem ráthatja félre a kormányt.

K.F.: – Nyomtam a dudát az utolsó pillanatig ott maradtam vállalva, hogy esetleg meg is halhatok, de bíztam abban, hogy ez nem fog bekövetkezni, hogy hátha valahogy úgy eszmél, vagy úgy reagál az a sofőr, hogy meg fog állni, vagy talán, hogy ha kicsit ükőzök is vele, de ... az elejét megütöm és akkor egy-két sérült van, de nincs ez a szörnyű tragédia.

R.: – A férfi a tragédia óta nem dolgozik. Rengeteget gondol az esetre, de nem omlott össze. Környezetében mindenki, családja, barátai, kollégái segítségével próbál inkább felépülni, pszichológusról hallani sem akar. Ő is és még sokan mások úgy tartják, kész csoda, hogy életben maradt.

K.F.: – Annyi emlékem maradt ebből a szörnyű tragédiából, hogy ez egy.. a menetigazolványt ebbe rakjuk be, hogy ne nyomódjanak át, össze-vissza van töredezve, hát végül is, hogy szerencsésen megúsztam, és akkor elraktam ezt a pólót is, hogy hát nem sok minden van rajta, kicsit véres lett az ujjá, hát úgy döntöttem, hogy ezt elrakom, ez egy örök mementó marad a számomra, és hát ez maradt semmi. Hámsérülések voltak, a legnagyobb sebesülés ez van, ami itt van rajtam szerencsére,

úgyhogy élek, ez a nagy kegy. Elég sokszor végignézem magamban az egészet, hogy hibáztam-e? Nem hibáztam, abszolút nem. Én a magam részéről megtettem mindent emberit, és mivel zárt pályás, kötött útvonalon megyünk sajnos ettől többet egyáltalán nem tudtam tenni.

R.: – A tragikus baleset minden egyes nap többször is eszébe jut a férfinak, A csikorgó hang, a nagy csattanás, és az azt követő látvány azóta még egy busz láttán is fel-elevenedik benne. Most épp a mentőben töltött baleset utáni pillanatokról mesél, amikor az egyik német túlélővel, és vele száguldott a kocsí a síófoki kórház felé.

K.F.: – Hátul ültem, ő ott feküdt, és akkor megsimogattam az arcát neki és akkor mondom a nagy német nyelvtudásommal, hogy én vagyok a lokomotív főhúr, és mondta, hogy Jézus Mária, hát élek? Hogy hogy nem halott? Mondom én nem. És akkor mondtam, hogy mi történt? Hát ő nem tudja, ahogyan ki tudtam venni a szavaiból, és akkor megszorította a kezemet, ez tényleg olyan banális hangzik, de végül is egész végig fogtuk egymás kezét, amíg be nem értünk a kórházig, és akkor csak mondta, hogy night problem, night problem, már úgy, hogy én ne hogy lelkizzek, vagy valami. Hát nem lelkiztem.

R.: – A férfit senki sem hibáztatja, egyetlen egy rosszululatú megjegyzést sem kapott, ami őt vádolná. Talán ezért is érzi úgy, hogy mihamarabb visszatérne a munkába. A síófoki ájtárhoz viszont egyelőre még jó darabig nem lesz képes elmenni.

K.F.: – Kisebbsajta sokkhatást ki fog váltani belőlem amikor ott azon az ájtáron át fogok robbogni majd valamikor amikor dolgozni megyek, hát azért már hiányzik, hiányzik a munka, mert szívesen mennék a mozdonyra, mert az embernek ez az élete, ezt szereti csinálni. De mondjuk jelen pillanatban még azért nem vagyok képes rá, ezt azért tudom.

2008–2010-re elérhetnénk az uniós keresetek alsó határát

Borsik János, az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke szerint változtatni kell azon a helyzeten, hogy a magyar munkavállalók nem ismerik jövedelmük középtávú alakulását. Az érdekvédő szerint szükség van egy olyan programra, mellyel kiszámíthatóvá válik az uniós bérfelzárkózás. Nem szabad bizonytalanságban tartani az embereket – állítja Borsik János, aki szerint van olyan gazdasági helyzetben az ország, hogy 2008-2010-re elérhetnénk az uniós keresetek alsó határát. Egy kiszámíthatatlan, meg nem lévő jövőkép

Nem szabad bizonytalanságban tartani az embereket.

– Az Autonóm Szakszervezetek bérfelzárkózási programot, önálló közlekedési minisztériumot és erősebb munkajogi védettséget szeretnének –

erősen negatív módon befolyásolja az embereket, kihat a teljesítményükre, a családi biztonságukra. Ezért nem szabad azt megengedni, hogy ne tudjuk kiszámíthatóvá tenni a munkavállalók jövőbeni helyzetét – hangsúlyozta az érdekvédő.

– Azt gondolom, hogy pontosan azért, mert a jövő év – már csak az uniós csatlakozás miatt is – kritikus év lesz, meg kell emelni a súlyát az-

zal, hogy meg tudunk állapodni egy bérfelzárkóztatási programban. A gazdaság teljesítőképessége és a kormány szándéka szerintem ezt meg tudja alapozni, nem

lehet, hogy az emberek ne tudják meg, hogy mennyit fognak keresni – fogalmazott Borsik János.

**VESZÉLYBEN A KÖZLEKEDÉSI ÁGAZAT
– ÖNÁLLÓ MINISZTERIUMRA VAN SZÜKSÉG**

Borsik János szerint a közvélemény tisztában van azzal, hogy az uniós csatlakozás és az azt kísérő integrációs folyamatok veszélyeztetnek, negatív hatással lehetnek egyes ágazatokra. Ilyen például a mezőgazdaság, a feldolgozóipar vagy a könnyűipar. A szakszervezeti vezető szerint ugyanakkor ma még rejtett veszélynek van kitéve a közlekedés is.

– Miután tranzitország vagyunk, a vasúti, közúti, légi, és bizonyos értelemben a vízi közlekedés is válság-ágazattá válhat, ha a kormányzat részéről kevés figyelemben részesül – figyelmeztetett az érdekvédő, aki szerint például jelenleg nem érvényesül az Európai Unió Közlekedési Bizottságának azon álláspontja sem, amely „a vasút reneszánszát” szorgalmazza. A közúti kapacitás – ahogy azt többször is tapasztalhattuk – véges, az észak-déli dugók, balesetek, tragédiák sokasága is jelzi, hogy valami másra van szükség – mutatott rá az érdekvédő.

– Az Autonóm Szakszervezetek soha nem üdvözölnek egy miniszteri kinevezést, és soha nem bánkódnak vagy örülnek egy miniszteri felmentésnek. Nem személyes jellegű az a javaslatunk sem, hogy szükséges egy önálló közlekedési minisztérium felállítása, és ezt a miniszterelnöknek és a kancelláriaminiszternek elküldött leveleimben is jeleztem – mondta Borsik János. Az elmúlt egy évben alig tudtunk kontaktusba kerülni a minisztériummal, a minisztérium kormányon belüli érdekvédelem-képessége pedig nem olyan, mint amit a közlekedési ágazat nemzetgazdasági fontossága megkövetelne. Ezen belül is nagyon gyönge a vasút jövőbeni sorsával kapcsolatban végzett munka; ezen változtatni kellene – hangsúlyozta a kormánystruktúrából eredő problémákat a szakszervezeti vezető.

– Eltelt egy év a kormányváltás óta, és mi is mérleget vonunk a magunk módján. Az a törvény, amely a mostani minisztériumok felsorolását tartalmazza, sem gazdaságpolitikai, sem nemzetgazdasági szempontból nem tartalmaz elfogadható indoklást arra, hogy miért került összevonásra a gazdasági és a közlekedési tárca. Elkerülhetetlen a változtatás, mert különben nehéz helyzetbe kerülnek a közúti fuvarozók, a személyszállítással foglalkozó Volán-társaságok, a légitársaságok és a vasút. Az integráción belül gazdasági folyamatok zajlanak, és vannak olyan országok – például Németország – melyek a közlekedésen belül is domináns szereppel bírnak. Ha a magyar nemzeti közlekedés ebben a folyamatban háttérbe szorul vagy mellékszereplővé válik, az ország később fogja látni ennek a kárát. Tehát azt gondolom, hogy időben tesszük ezt a javaslatot, és nem békénkedést szítunk – mondta Borsik János.

**SZÜKSÉGES A NAGYOBB VÉDETTSÉG
A MUNKA TÖRVÉNYKÖNYVÉBEN**

Az Autonóm Szakszervezetek három területen szeretnék változtatni a Munka törvénykönyvén – ismertette a szakszervezeti szövetség törekvéseit Borsik János. Az első a munkavállalók életkörülményeit, a második az üzemi tanácsokat, a harmadik pedig a kollektív szerződések rendszerét érinti.

– Jelenleg 35 éves munkaviszonynál megáll a végkielégítés és a szabadság mennyiségének meghatározása, miközben megemelkedett a nyugdíjkorhatár – mutatott rá az egyik problémára az érdekvédő. A szakszervezetek szerint a nyugdíjkorhatár emeléséhez hasonlóan szükség van a végkielégítés és az évi rendes szabadság emelésére is. Az életkörülmények javításához kapcsolódik a 38 órás munkahét kötelező bevezetése is, amelyet hosszas tárgyalások nélkül is kötelezővé lehetne tenni, de ilyen a védelmi idők növelése is, gondolok itt például a gyermeküket egyedül nevelő anyák esetére – mondta Borsik János.

– Meg kellene fontolni, hogy ne is legyen kötelező üzemi tanácsokat választani. Ebben az esetben egy folyamatról van szó, hiszen a közalkalmazotti tanács választása is elmaradt. Van olyan javaslatunk is, hogy az üzemi tanács-választásokkal kapcsolatos eljárási szabályok kerüljenek ki a Munka törvénykönyvből. Ahol munkaidőbeosztásról, munkarendről és egyebekről van szó, ott most az Mt. hosszasan taglalja, hogy miként kell az üzemi tanácsokat megválasztani. Ez a munkajog számára idegen test. Az üzemi tanácsokat és az európai üzemi tanácsokat egy törvényen belül kellene szabályozni

– Szeretnénk elérni azt is, hogy a szakszervezet véleményeztethesse a munkáltatónál az adott munkaviszonyok megszüntetését, illetve gyakorolhasson egyetértési jogot a létszámszükséglet, létszámárányok megállapításánál. A szakszervezeti tisztségviselőknek is nagyobb védelemben kell részesülniük – emelte ki Borsik János, az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke.

Forrás: Ábel Attila, Munka-lap



Mély fájdalommal és
döbbenettel tudatjuk, hogy
szeretett kollégánk

Dauda Sándor

életének 48. évében elhunyt.

Az Északi G. F. mozdonyvezetői.



Mi lesz veled gépészet?

Nagy ütemben – és néha nagy tanácstalanságtól és kétségektől övezve – folyik a gépészeti üzletág munkaszervezetének kialakítása.

Május 21-én dr. Csiba József üzletág vezető a GÉT keretében tájékoztatást adott a várható szervezeti formáról, az átalakítás üteméről, módszeréről és a felmerült dilemmákról. Mire ezek a sorok megjelennek, valószínűleg az itt leírtak némelyike idejémmúlttá válik, vagy az olvasó más forrásból tájékozódhat a dolgok állásáról. Ennek ellenére fontosnak tartjuk az elhangzottak közreadását, mert mindenképpen viszonyítási pontul szolgálhatnak az olvasónak a tájékozódásban, másrészt alkalmunk van kifejteni a MOSZ álláspontját a folyamatról. A gépészet irányítási szintje a múlt év végén már kialakult, a szervezeti sémáját csak emlékeztetésül mutatjuk be. (Mellékelve)

Az új gépészeti szervezet végrehajtási fő egységei a területi gépészeti központok lesznek, és a mostani hat területi igazgatósági központban fognak működni. A mostani külszolgálati főnökségek átalakulnak – a területi központok belső szakmai munkamegosztásának megfelelően – egymással mellérendeltségi viszonyban lévő fenntartási, vontatási és kocsivizsgálati telephellyé. A mellékelt szervezeti ábra tervezete a budapesti központot mutatja, de a séma a többi igazgatóságnál is hasonló. A telephelyeken gazdálkodási felelősség és döntési jogkör nem lesz, ezt a gépészeti központok gyakorolják. A munkáltatói jogkör gyakorló a telephelyeken a telephelyek vezetői lesznek.

A tervezett szervezeti formában ez év július elsejétől fogják működtetni a gépészetet. A gépészeti központok, osztályok vezetőit és a telephelyvezetőket a tervek szerint egyszerűsített pályázat (szakmai önéletrajz és írásos jelentkezés) útján nevezik ki. Minden vezető esetében követelmény a felsőfokú iskolai végzettség.

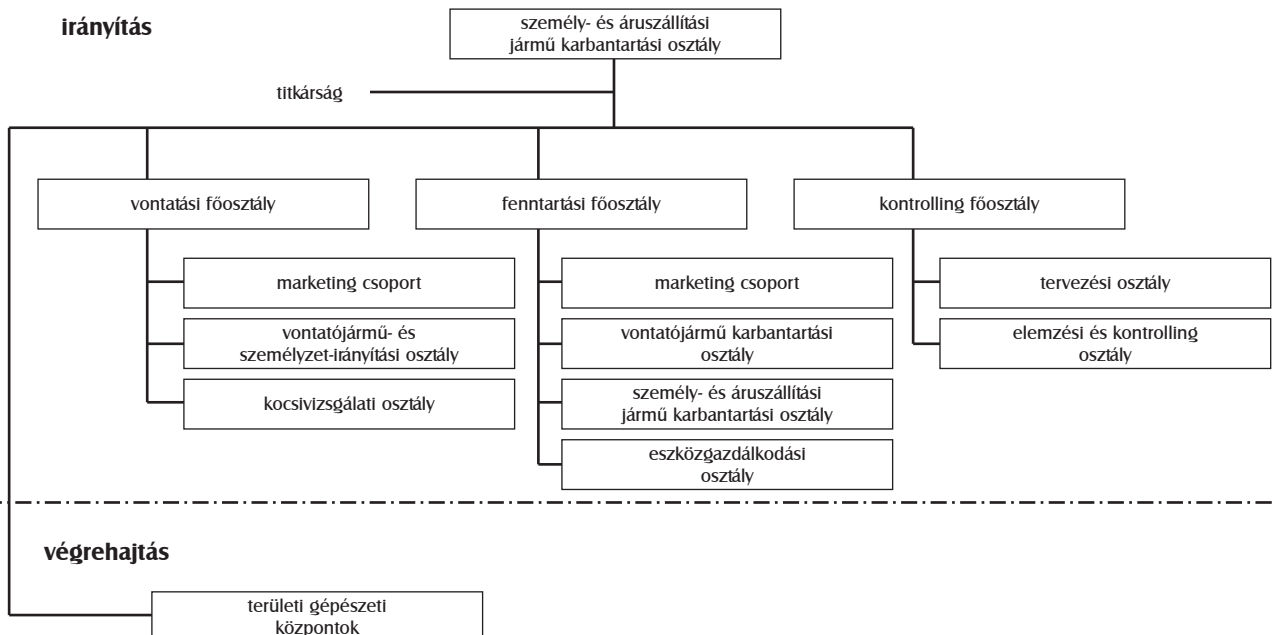
A Mozdonyvezetők Szakszervezete álláspontja a szervezeti átalakulással kapcsolatban az, hogy a munkáltató felelőssége és feladata a munkaszervezet kialakítása és működtetése, ennek részleteibe nem kívánunk beleszólni, mert nem hat a mozdonyvezetők foglalkoztatására és jövedelmi viszonyaira. Ez természetesen azt is jelenti, hogy nem akarunk osztozni a felelősségben sem.

Ugyanakkor folyamatos tájékoztatást kérünk a folyamatokról, és fenntartjuk magunknak a jogot kritikai észrevételek megfogalmazására, vagy tiltakozásra. Ami a konkrét szervezeti formát illeti, két kérdésben nyilvánítottunk határozott véleményt.

Az egyik a munkáltatói jogkör gyakorlása. Elfogadhatatlannak tartottuk, hogy a mozdonyvezetők felett a munkáltatói jogkört a területi gépészeti központokban gyakorolják. (Voltak ilyen ötletek, és az ellenvéleményünk az ötletet támogató egyik szakszervezetnek is szólt, amelyik pusztán a kényelmesebb szakszervezeti partnerkapcsolatok érdekében egyetértett a munkáltatói elképzeléssel.)

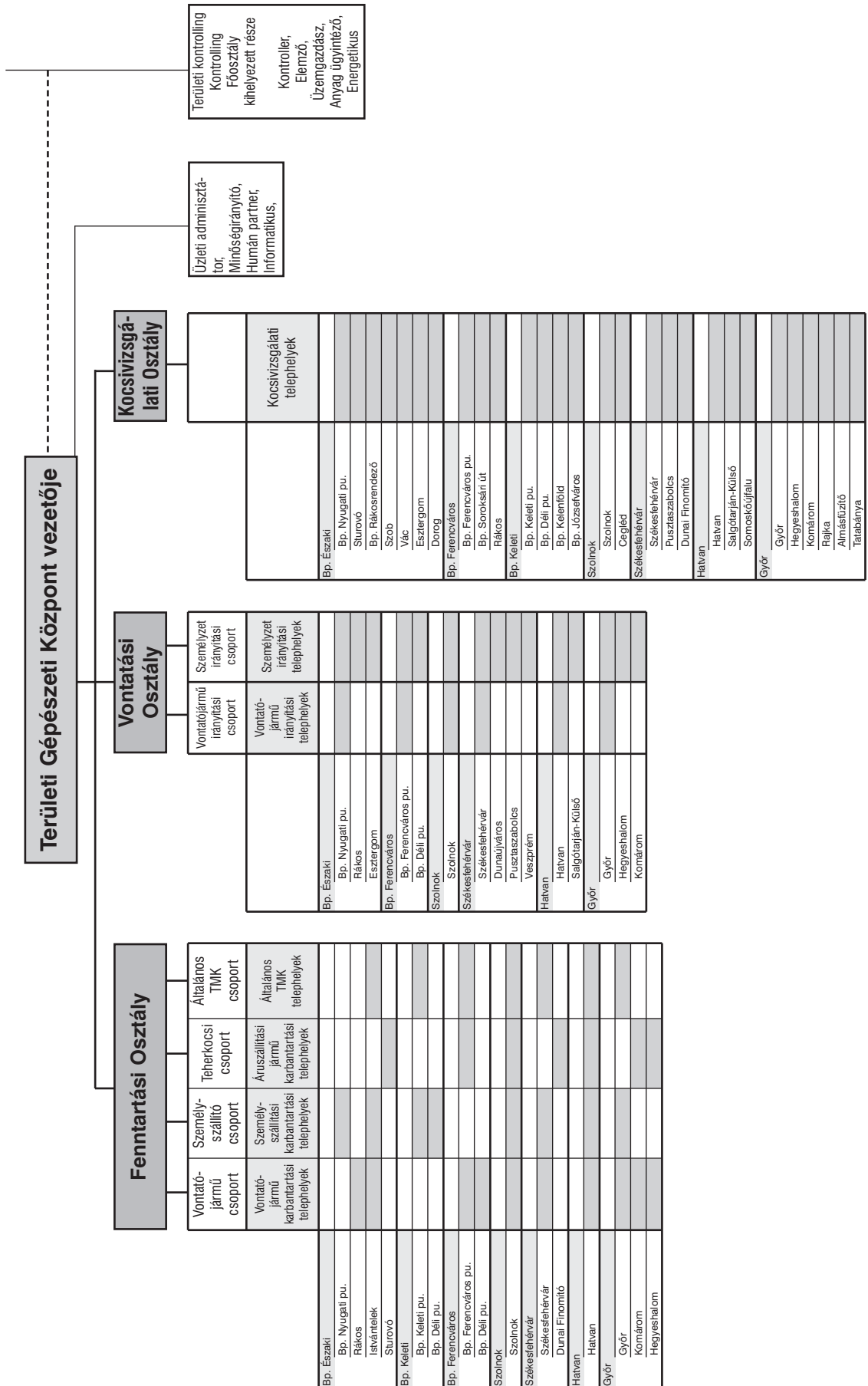
A másik kérdés, amiben határozott véleményt nyilvánítottunk, általánosabb. A MÁV szervezeti átalakítása következményeként gomba módra szaporodni látjuk az igazgatóságokat, főosztályokat, központokat és a szervezeti „magasabb egységekhez” tartozó, magasabb sarzsival rendelkező vezetőket és az ahhoz járó magasabb javadalmazást. (Tessék utánagondolni, hogy pl. a régi értelemben vett hat területi igazgatóság helyett harminchat (!) területi központ lesz.) Ez számunkra viszonyítási pont lesz a mindenkori bértárgyalásokon, mivel a folyamat nyilvánvalóan a belsőjellegű feszültségek növekedéséhez vezet.

Németh László





TERÜLETI GÉPÉSZETI KÖZPONT BUDAPEST





Tiszaújváros – Mozdonyvezetők Országos Találkozója

Az 1966-ban várossá nyilvánított település története a közelmúltban gyökerezik. A nagyarányú iparosítási törekvések kedvező feltételekre találtak e dél-borsodi területen, így gyors fejlődésnek indult a vegyipar-, a villamosenergia- és kőolajipar. Tiszaszederkény határában egy dinamikus, sajátos arculatú kisváros bontakozott ki, amely a faluval való összetartozását nevében is sokáig hordozta.

Tiszaújváros modern kisváros, rövid történelme alatt teremtette meg a további fejlődése lehetőségét, s most úgy ünnepelheti az államalapítás millenniumát, s úgy léphet át az új évezredbe, hogy egyúttal emberléptékű maradt, sok értéket megőriz múltjából, és képes megismertetni magát az országban és határainkon túl, mint a sport és a kultúra városa. Tiszaújváros méltón büszke nemzetközi hírű, egykor itt élő, elszármazott jeles személyiségekre, s a városért ma is sokat tevő helyi polgáira. Városunk sokat tett azért, hogy szervesen ötvözze az óváros által hordozott ősi kultúrát a modern kort idéző új városrész szellemiségével. Építészeti és

művelődéstörténeti szempontból is egyedülálló, ahogyan a város templomai és új lakókörnyezete kialakult.

Bízunk abban, hogy a kereskedelem, a közlekedés feltételeinek javulása, a technikai fejlődés kedvezően alakítja a város mai adottságait, s így megteremtődik a lehetőség az újabb, minőségi ugrást jelentő előrelépéshez. Reméljük, hogy a magunk erejéből, hazai tőkéből fejlődő kis- és középvállalkozások megerősödnek, a multinacionális világcégek, melyek tőkét, technológiát hoznak magukkal, kellően hosszú távra terveznek, s munkahelyet teremtenek az itt élőknek. Bízunk abban, hogy a kialakult hagyományaink, a megrendezésre kerülő kulturális és sportrendezvények meghatározó szerepet töltenek be a város életében.

Tiszaújvárosban bárhová megy a vendég, turista, mindenütt közvetlen, baráti fogadtatásra talál, hiszen a vendégszeretet mélyen gyökerez jellegetes magyar tulajdonság, ami nem csekélység elidegenedett korunkban.

Farkas Zoltán Tiszaújváros Polgármestere

Tiszaújváros szándéka, hogy aktívan bekapcsolódjon az idegenforgalom nagy rendszerébe. Ehhez természeti adottságaink, létesítményeink és rendezvényeink kiválóan alkalmasak. Közelebbi, távolabbi, környezetünkben nagyon sok látványosság és érték található, melyeket városunkból kiindulva lehet megtekinteni és megismerni. A polgárosodó város életéhez szorosan hozzátartoznak a művészeti kiállítások, komoly- és könnyűzenei koncertek, hangversenyek. A város, azon túl, hogy kirándulások kiindulópontja lehet, konferenciák, edzőtáborok lebonyolítására is kiválóan alkalmas. Észak-kelet Magyarország szép és megérdemli, hogy felkeressék.



1. Játékcarnok (a bál helyszíne)
2. Edzőterem
3. Uszoda, szauna, pezsgőfürdő
7. Teniszcsarnok, szabadtéri tenispályák
8. Porta
9. Labdarúgópályák
10. Súlyemelőcsarnok

Tisztelt Kollégák!

Ebben az évben, a hagyományoknak megfelelően ismét találkoznak a magyar mozdonyvezetők július első hétvégéjén.

Újszerű megoldásnak nevezhetjük, hogy egy dinamikus, fejlődőképes, fiatal kisvárosba viszünk el Titeket, ahol ugyan tagcsoport nem működik (de a közelben van az ország legnagyobbja) azonban a feltételek ideálisak egy ilyen találkozó megrendezésére.

Akár párhuzamot is vonhatunk a város és magunk közé. Ez a város is saját erőből, „sikerágazatának” tudatában

jutott oda, ahol most van. Csak 1966-tól birtokolja a városi rangot, azelőtt pedig szinte egy jelentéktelen falu volt csupán.

Ezért nincsenek évszázados emlékei, nincsen hatalmas katedrális, nincsen történelmi patinát árasztó belvárosa. Van viszont egy emberléptékű, lakható, kulturált kisváros, ahol az emberek ismerik egymást, ahol nem a túlélésről, hanem a fejlődésről szól az élet.

Ide vár Titeket sok szeretettel a Miskolci Tagcsoport.

Tóth Ferenc Attila



Röviden a program:

Július 05. (szombat)

- 10.05 A vonat indulása Budapest keleti-pu-ról. (S5002 sz. vonaton külön, közvetlen kocsik)
12.32 A vonat érkezése Miskolc Tiszai pu-ra
12.40 A vonat indulása Miskolc Tiszai pu-ról
13.14 A vonat érkezése Tiszaújvárosba. Az érkezőket fogadják a Miskolci Fúvósok
14.15-ig A szálláshelyekre utazás különbuszokkal, a szálláshelyek elfoglalása.
14.40-ig A sportcentrum megközelítése (gyalogosan)
14.40 Ünnepélyes megnyitó
14.50 MOSZ vezetők és MÁV vezetők kispályás labdarúgó mérkőzés
15.10 MOSZ Kupa döntők
A mérkőzés ideje alatt a gyerekek számára díjmentesen igénybevehető óriáscsúszda áll rendelkezésre.
A pálya mellett büfé.
A város új strandjának és termálfürdőjének látogatása
18.40 Visszaindulás a szálláshelyekre (gyalogosan)
20.00 A Bál ünnepélyes megnyitása
20.10 Táncbemutató, az Ötvös Szakközépiskola Tánccsoportja által
20.40 Vacsora
23.00 MOSZ Kupa eredményhirdetés
00.00 Tombola
01.00 Vacsora
Utána: Zene, tánc, szórakozás reggel 05.00-ig Zene: Éjszakai Műszak zenekar

Július 04. (vasárnap)

- 07.30- 09.00 Reggeli az Ötvös Szakközépiskola ebédlőjében
09.00-tól A Tiszaújvárosi Termál és Strandfürdő látogatása. A MOT résztvevőinek a strand területén elkülönített terület és büfészolgáltatás.
12.00-14.00 Ebéd az Ötvös Szakközépiskola ebédlőjében
14.39 Vonat indulása Budapestre. Budapestre érkezik 17.52 (Külön, közvetlen kocsik az S5205 sz. vonattal)
Figyelem! A hazautazáskor a vendégeket a vasútállomásra kiszállító buszok 13.30-kor és 13.55-kor indulnak a Hotel Termál ill. az Ötvös József Szakközépiskola kollégiuma elől.

Fontos tudnivalók!

A vendégek elhelyezése több szálláshelyen történik. A legnagyobb számban az Ötvös József Szakközépiskola Kollégiumában, valamint a Hotel Civis Kárpátiában, a Hotel Civis Phönix-ben, a Hotel Termálban és a Kempingben lesznek elhelyezve.

A MOSZ Kupa döntő, és a bál a Sportcentrumban kerül megrendezésre, a strand ennek tözsomszédságában található. A szálláshelyek ezektől max. 6-700 m-re, egy 300 m-es körön belül vannak. (Tiszaújvárosban nincsenek távolságok)

A strandbelépők csak egyszeri belépésre jogosítanak fel. (Belépéskor le kell adni a személyzetnek) Aki mindkét nap be kíván menni a strandra, jelezze igényét, a helyszínen a rendezőktől vehet plusz jegyet, 500 Ft-os áron. A strand területén elkülönített terület áll rendelkezésünkre, baráti áron működő sör vételezési lehetőséggel. A strandon lévő óriáscsúszda igénybevétele díjtalan. A strand igen színvonalas!

A báli vacsora: aperitif, csülök pékné módra, sütemény, sör v. üdítő. Éjfél után könnyebb vacsora, ami sült csirkecomból és franciasalátából áll. Vegetáriánus étkezést

tudunk biztosítani. Aki ilyet igényel, kérjük jelezze legkésőbb június 25-ig.

A Sportcentrum területén görkorcsolya pálya (fizetős) és egy óriáscsúszda (ingyen) áll rendelkezésére a gyerekeknek. Lehetőség van teniszezni, ill. az uszodát igénybe venni.

További információt, illetve az igényeket kérem a 04 11 94 üzemi vagy a 06 30 919 7744; 06 30 203 1666 mobiltelefonokon ill. bringa@mailbox.hu vagy a moszmiskolc@mailbox.hu drótpostacímeiken jelezzétek.

A városról, a szolgáltatásokról, a strandfürdőről, és a sportcentrumról további információt találtak:

www.tiszaujvaros.hu

www.termal.tujvaros.hu

www.invest-tisza.com

www.vendegvaro.hu lapokon

Mindenkinek jó szórakozást, szép időt, kellemes pihenést kívánok a Miskolci Tagcsoport nevében:

Tóth Ferenc Attila vezető ügyvivő



Lássunk tisztán, vállaljuk a döntéseinket

A Magyar Nemzetben, majd a Magyar Hírlapban, később ismét a Magyar Nemzetben bombasztikusnak szánt cikkek jelentek meg a MÁV Rt-nél „megvásárolt szakszervezeti vezetőkről”, „mesés menedzserszerződésekről”, szakszervezeti vezetőknek juttatott „zsiros állásokról”.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete nem akart felesleges vádaskodásokba, méltatlan vitákba bocsátkozni, ezért nem kért helyreigazítást, illetve nem kérte válaszcikk leközlését. és a nyilvánosság előtt eddig nem reagált a megjelentekre. Ugyanakkor nem áll érdekében a tények elferdítésén alapuló hangulatkeltés sem, ezért a tagsága pontos tájékoztatása érdekében szükségesnek tartja az eddigiekénél szélesebb körben, nyilvánosan ismertetni a vádaskodásoknak és sejtetéseknek ürügyül szolgáló megállapodás tartalmát.

Tény, hogy 2002. december 20-án, vagyis 16 nappal a közeptávú megállapodás aláírása után a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek között létrejött egy megállapodás a szakszervezeti vezetők egységes díjazásáról. A megállapodás a Mozdonyvezetők Szakszervezete vezetőinek és alkalmazottainak munkajogi helyzetére és díjazására az alábbiak szerint hatott:

A MOSZ ügyvezető alelnökei 2003. 01. 01-vel munkajogiilag a MÁV Rt. Humán Szolgálati Főosztálya létszámába kerültek, és a törvény szerint a szakszervezeti tisztségviselőket megillető munkaidő-kedvezmény terhére kikérve, teljes munkaidőben a MOSZ nál dolgoznak. (A megállapodás megkötését megelőzően eddig is MÁV létszámában voltak. Egyikük fizetés nélküli szabadságon, a másik a munkaidő-kedvezmény terhére kikérve.) A megállapodás szerint az alpbérük a humánpolitikai vezérigazgató-helyettes alá tartozó főosztályvezetők átlag-alpbérével megegyező. Ez az összeg a Magyar Nemzetben közölt értéknek (bruttó 800.000 Ft) kb. a 90 %-a. Nem kapnak a cikkben megírt telefon használatot, prémiumot, és nem jár életbiztosítás sem. A MOSZ elnöke és kilenc területi ügyvivője továbbra is a honos gépészeti főnöksége létszámába tartozik, mint mozdonyvezető, és a munkaidő kedvezményük időtartamára (amely az elnök esetében havi 135 óra, az ügyvivőknél havi 60 óra) az alpbérüket a MÁV Rt. kiegészíti. A kiegészítés az elnök esetében a főosztályvezetői alpbér kb 45 %-a. a területi ügyvivők esetében a 8-9 %-a. A nettó keresetük a kiegészítéssel nem éri el a korábbi – a MÁV-tól kapott bérből és a MOSZ-tól kapott tiszteletdíjből és költségterítésből álló – nettó keresetet.

A MOSZ alkalmazottai (jogtanácsos, 1-1 fő ügyviteli és pénzügyi ügyintéző) a 2000-es sztrájkig MÁV létszámában voltak, a megállapodással most ismét MÁV létszámába kerültek. A MÁV-tól kapott keresetük a jogtanácsos esetében kevesebb, az ügyintézők esetében több a MOSZ-tól korábban kapott díjazásnál. A megállapodást a MOSZ Küldöttközgyűlése 2002. januárban tárgyalta. A döntés nem volt vita nélküli, megfogalmazódtak aggályok a megállapodással keletkezett látszattal, a szakszervezet további független működésével kapcsolatban, és az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy egyik területi ügyvivő ellenvéleménye jeléül nem veszi fel a MÁV-tól járó alpbér kiegészítést, de végül a küldöttközgyűlés a megállapodást nagy többséggel jóváhagyta.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tehát nem kezdeményezte ilyen megállapodás megkötését, de elfogadta és aláírta az alábbi indokok miatt.

1. A szakszervezet vezető tisztségviselői munkajogiilag, a megállapodást megelőzően is a MÁV létszámában voltak. Az alkalmazottak csak a MÁV korábbi vezetőinek szakszervezetellenes intézkedései miatt nem voltak MÁV-osok. Vagyis a megállapodással e tekintetben nem keletkezett új helyzet. A MÁV-létszámába tartozás ténye eddig sem akadályozta a szervezet független működését, és ezután sem fogja, mert a tisztségviselőket az alapszabály szerint választják és visszahívhatók. A MÁV munkaviszonyuk és a megállapodás szerinti díjazásuk addig áll fenn, amíg a szakszervezeti tisztségüket gyakorolják. A tisztségük megszűnését követően az új tisztségviselőket illeti meg a fenti díjazás. Mindebből egyértelműen következik, hogy függelmi viszony a szakszervezeten belül, nem pedig a MÁV-val szemben áll fenn.
2. A megállapodásban rögzített díjazás nem aránytalan, a tisztségviselők többsége eddig is ennyit, vagy eimél többet keresett. A két ügyvezető alelnök díjazása magasabb lett, de ők egyetemi végzettséggel, kiegészítő szakképesítésekkel, 25–30 éves vasúti tapasztalattal rendelkeznek. (Nem mellesleg: a főosztályvezetői alpbér - ami kevesebb a főosztályvezetői fizetésnél - azért sem életszerűtlen, mert a MOSZ eddigi alelnökei közül két főosztályvezető került ki.)
3. A megállapodással a szakszervezet költségvetése jelentős összegű költségektől mentesült, amit a MOSZ a helyi tagcsoportok pénzügyi megerősítésére, a szolidaritási alap feltöltésére és a tagoknak nyújtott szolgáltatások javítására tud fordítani. (Ezekről a kérdésekről a MOSZ rendkívüli kongresszusa május 30-án döntött.) A szakszervezeti tisztségviselők díjazását a MOSZ eddig nem tárta az ország nyilvánossága elé, és a jövőben sem fogja (Nem azért, mert titok, hanem mert nem tartozik oda.) A díjazás mértékéről mindig az arra jogosult testületek döntöttek, és a küldöttek (78 fő) mindig ismerték a döntések tartalmát. A döntés most is így történt, a díjazás mostani, egyszerű nyilvánosságra hozatalát a kialakult helyzet indokolta.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete vállalja a 2002. 12. 20-i megállapodással kapcsolatos döntéseit. Szükség esetén kész bárkivel vitát folytatni a kérdésről.

Kiss László elnök

Jóváhagyta az alapító a MÁV üzleti tervét

A MÁV Rt. tulajdonosi jogait gyakorló minisztérium képviselőjében Csillag István gazdasági és közlekedési miniszter jóváhagyta a MÁV 2003. évi komplex üzleti és beruházási tervét. A MÁV-nak idén 163,5 millió utast és több mint 44 millió tonna árut kell szállítania. Az 52900 főt foglalkoztató társaság a reformterv teljesítésétől függően havi reformprémiummal ösztönzi dolgozóit, az erre a célra fordított összeg meghaladja a három és félmilliárd forintot. A vasúttársaság 217,5 milliárd forint bevétellel számol, míg 2003. évi vesztesége nem lehet 29,1 milliárdnál magasabb.

Az üzleti terv fő célkitűzése a tavalyi 37,4 milliárd forintos veszteség csökkentése. 2003-ban a reformprogrammal összhangban megkezdődik a veszteségek leépítése. A teljesítmények növekedésének és a gazdálkodás racionalizálásának eredményeként az idei üzleti terv szerint a veszteség 8,3 milliárd forinttal csökkenhet. A MÁV személyszállítási terve a 2002. évhez képest 1 százalékos növekedéssel számol. Tavaly 161,9 millió utast szállítottak, idén 163,5 millió szerepel az üzleti tervben. Az eredmények javulását a tanulók utazásainak várható bővülésére alapozzák.

Az áruszállítás területén 44,1 millió tonna áru fuvarozását tervezik, ez a 2002. évi teljesítménynél 1,2 százalékkal magasabb. A szakemberek prognózisa szerint az átlagos szállítási távolság növekszik idén, így az árutonnikilométerben kifejezett teljesítmény jelentősebben, 2,7 százalékkal nő, így 7589,6 millióra tervezik a tavalyi 7387,1 millió árutonnikilométerhez képest. Bár várhatóan kedvezően befolyásolja az áru fuvarozási teljesítményt a belföldi kereslet és a külkereske-

delmi forgalom alakulása, bizonytalansági tényezőt jelent a mezőgazdasági termés mennyiségének alakulása és a tervezett autópálya-építések szállítási igénye.

A társaság 2003. évi tervének szerves része a beruházási és felújítási terv, a 94,2 milliárd forint összértékű beruházási terv 2003-ban 15,7 milliárd forint költségvetési támogatással számol, 13,2 milliárdot hitelekkel kíván fedezni. Az Európai Unió ISPA-projektjéből közel 15,2 milliárd forintot kap a vasúttársaság. Idén EIB-hitelből folytatódik a Rákos-Újszász Szolnok és a Budapest-Szob vasútvonal rehabilitációja. Korszerűsítik a Cegléd-Kiskunfélegyháza közötti vonalat, és az EU csatlakozással összefüggésben megkezdik a tíz schengeni határátkelőhely kialakítását is, ISPA-támogatásból folytatódik a Budapest-Hegyeshalom vonal átépítése, Befejeződik a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK) soroksári terminál pályaudvarának építése.

Budapest, 2003. május 23.

Változások a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságában

Mint az köztudomású, a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságába delegált munkavállalói képviselők száma az elmúlt időszakban két fővel csökkent. Ezért meg a tulajdonosi döntés miatt – mely a FB létszámát megemelte – új képviselőket kellett delegálni a testületbe.

A Központi Üzemi Tanács május 6-i ülésén döntött arról, hogy a jövőben kik látják el a bizottságon belül a munkavállalók képviselését. A Mozdonyvezetők Szakszervezete úgy gondolta, hogy mivel a régi FB tagok közül kivált két főt a Vasutasok Szakszervezete, illetve a Mozdonyvezetők Szakszervezete delegálta, ezért azok helyére ez a két szervezet jogosult új tisztségviselőket jelölni. A plusz helyre – melyről időközben a tulajdonos döntött – véleményünk szerint a negyedik reprezentatív szakszervezet (PVDSZ) delegáltját illetet volna választani. A Központi Üzemi Tanács előtt a FB-ban megüresedett MOSZ helyre dr. Borsik Jánost jelöltük. A VSZ szintén az ő álta-

la megüresedett helyre sajátjelöltet állított. A jelölő ülésen viszont kiderült, hogy a VDSZSZ, illetve a VSZ közötti paktum értelmében a két gyűjtő szakszervezet – annak ellenére, hogy egyik a másik ellenére alakult valamikor – összefogva, kirekesztette a MOSZ delegáltját. Így jöhetett az létre, hogy a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságának munkavállalói képviselői – ha szakszervezeti hovatartozásukat nézzük – három fő VSZ-es és kettő fő VDSZSZ-es tagból áll. Ebből következik, hogy a MÁV Rt-n belül legjobban szervezett szakszervezet a két társszakszervezet jóvoltából kiszorult a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságból, és ezzel párhuzamosan a negyedik reprezentatív szakszervezet sem kap szerepet a testületben. Elgondolkodtató számunkra, hogy ez a döntés a jövőben hogy fog kihatni a szakszervezetek közötti együttműködésre.

VALÓSZÍNŰLEG NEM JAVÍT EZEN A HELYZETEN.

K. L.

Terrorizált mozdonyvezetők?

Hosszú hónapok óta nem kap tájékoztatást a MÁV vezetőségétől a Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) a készülő rehabilitációs rendszer kialakításáról. A MOSZ elnöke azt állítja: a vasúttársaság pszichológiai vizsgálattal terrorizálja a betegállományban lévő mozdonyvezetőket, hogy így spórolja meg a kollektív szerződésben szereplő pluszkiadásokat. A MÁV nem tud ilyen esetekről.

A statisztikák szerint sok a vonatbaleset, ezen belül is kiemelkedik a véletlen gázolások, illetve öngyilkosságok száma. A rehabilitáció jegyében a jelenlegi rendszer alapján a mozdonyvezetők betegállományba mehetnek egy-egy ilyen baleset, illetve gázolás után, ezeket az eseteket ugyanis üzemi balesetnek minősítik.

Kiss László, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének elnöke lapunknak úgy nyilatkozott: a MÁV vezetői gyakran a betegállomány lejártá előtt visszarendelik a dolgozókat, nehogy a kollektív szerződésben foglaltak szerint több ezer forintot kell-

jen kiutalni a mozdonyvezetőknek. A szakszervezeti elnök szerint a vasúttársaság vezetői olykor pszichológiai vizsgálatot is kilátásba helyeznek abban az esetben, ha a dolgozó nem veszi fel újból idő előtt a munkát. Kiss tájékoztatása szerint a mozdonyvezetők tartanak e vizsgálatoktól, hiszen egy esetleges elmarasztalás akár örökre derékba törheti amúgy sem nagy karrierlehetőségüket. Az érdekvédők azt kívánják elérni, hogy tájékoztatást kapjanak a MÁV-nál állítólag már hónapok óta készülő rehabilitációs rendszer alakulásáról.

– Véleményünk szerint a nyugati példához hasonlóan a dolgozónak kellene eldönteni ilyen esetben azt, hogy mikor kíván visszatérni a betegállományból. A vasútnak sem lehet érdeke, hogy pszichikailag terhelt vezetők üljenek a mozdonyoknál – nyilatkozta Kiss László, aki ez ügyben többször megkereste a MÁV illetékeseit, választ azonban eddig nem kapott.

Debreczeni Katalin, a MÁV Rt. foglalkoztatás-egészség-



ügyi, munkabiztonsági és környezetvédelmi főosztályvezetője lapunknak elmondta: nincsen hitelt érdemlő információja a szakszervezeti vezető által „terrorizálásnak” minősített esetekről. Hozzátette: a jelenlegi jogszabály szerint nem a dolgozó, hanem a táppénzt kiíró orvos dönti el, ki meddig van betegál-

lományban. Debreczeni Katalin azt állítja, hogy a szakszervezet elnökét személyesen tájékoztatta a programtervezetről, ha a rendszer megteremtése eléri a kellő szintet, az érdekvédők írásban is tájékoztatást kapnak majd.

Forrás: Szalay Tamás Lajos Népszava

Nagyszerű nyugdíjastalálkozót szerveztek Szentesen

A szentesi MÁV „Lendület” Nyugdíjas Klub szervezőcsapata április 25-én már reggel hat órakor talpon volt, hogy illően tudja fogadni a VI. Dél-magyarországi Vasutas Nyugdíjas Klubok Találkozójára érkező közel kétszáz vendéget. Mucsi Sándorné klubvezető – mindenki Rózsikája – fiatalokat megszégyenítő energiával szervezett, dolgozott, irányított. Délelőtt tíz órára a vendéglátók már régi jó barátként köszönthették a békéscsabai, lökösházi, szegedi klubtagokat, minden meghívott vendéget.

Füzesi Ferenc elnöki köszöntője után – melyben külön tisztelettel köszöntötte az édesanyákat és a „nagyikat” – Horváth László Klubszövetségi elnök vázolta a vasutas klubok helyzetét, értékelte munkájukat. Kiemelte: a közel 130 ezer vasutas nyugdíjas közhasznú fokozatú szövetsége mindenkivel együttműködik, aki a nyugdíjasok érdekeiért síkra száll. A nyugdíj és járadékai nem kegyként adhatók: az a ledolgozott hosszú évek munkája után jár. Az EU csatlakozással együtt nem rázzák az „eufáról” a pénzt az időskorúak ölébe. A kormányok mindenkori felelőssége az időskorúakról történő gondoskodás. Horváth László képviseli a vasutas nyugdíjasokat az Idősügyi Tanács tagjaként, de civil szociális fórumokkal is szoros kapcsolatot építettek ki. Kidolgozták a „Nagyszülők az unokákért, Unokák a nagyszülőkért” kiemelt országos programot, amely már az idén kormányzati támogatást kapott.

Bejelentette: hosszú távú együttműködést kötöttek a Szentesi Gyógyfürdő, és Kórház vezetőivel vasutas nyugdíjasok gyógyüdüléséről, amely üdülési formát a szakminisztérium is támogatja. Már aláírták az Erdély Arad megyei nyugdíjas ligával a tervezett csatlakozást Közép-kelet európai vasutas nyugdíjas szövetség létrehozására. A szövetség tagjai közé várják, Újvidék, Szlovénia, Kárpátalja vasutasait, hogy teljes jogú tagként csatlakozhassanak az EU Nyugdíjas Szövetségéhez. Tájékoztatója végén emléklappal és virágcsokorral köszöntötte a klubve-

zetőt – aki az elmúlt évben vezérigazgatói dicséretet vehetett át – a kiemelkedő szervezőmunkáért.

Az aktív vasutasok közül Mondí Miklós Szentes Csomó-ponti Főnöke arról szolt: példás, ahogy a Szentesi Jendrassik György Gépészeti Főnökség és a szakágak, de Szentes város is elismeri és támogatja az igen aktív szervezeti életet teremtő nyugdíjasklubot.

Maczkó István a Békéscsabai Vasutas Művelődési Ház igazgatója vázolta az általa vezetett intézmény regionális szerepét, átszervezés utáni feladatait. Követendőnek nevezte az aktív és a nyugdíjas – nagy élettapasztalattal bíró – vasutasok rendszeres találkozóit, együttgondolkodással.

A résztvevők nagy öröme Varga Ferenc a vasutas közművelődés egyik legidősebb szervezője bejelentette: decembertől újra indulhat a Vasutas Bérlet az Erkel Színházban, gyönyörű előadásokkal, parádés szereposztással.

A jövőt és a terveket taglaló szavak után klubok felé irányult a figyelem. Színvonalas műsorral szórakoztatták a tavaszváró találkozó résztvevőit. A sok szép vers, próza, dal néhány könnycseppet is kicsalt a hallgatóság szeméből, de az önfeledt, közös éneklés sem maradhatott el.

A finom ebéd elköltése után, a szintén nyugdíjasokból verbuválódott zenekar – amely időközben egy békéscsabai harmonikás „idegenlégióssal” is kiegészült – húzta a talpalávalót. Késő estig énekeltek, táncoltak vasutas elődeink, a meghívott vendégek. Bár Rózsika, a szentesi nyugdíjasklub motorja mindig megfogadja, hogy ez volt az utolsó szervezése, már összeállította titokban a stáblistát a 2004 évi program szervezéséhez. És ha Ő valamit elhatározott: az úgy is lesz.

Találkozzanak mindannyian, találkozzunk együtt, erőben, egészségben, az EU csatlakozás évében ismét Szentesen a hagyományos tavaszköszöntő rendezvényen!

Bővítette szolgáltatásait a Vasutas Egészségpénztár

Küldöttközgyűlést tartott a Vasutas Egészségpénztár május 22-én a BEIG konferenciatermében. Dr. Magos György tájékoztatta a résztvevőket pénztár 2002. évi munkájáról. A küldöttek elfogadták a pénztár beszámolóját és mérlegjelentését. Az igazgatótanács bővítette a szolgáltatásokat, felvették a támogatott termékek közé egyes gyógyhatású termékeket, valamint sporteszközöket.

A huszonnégyezer tagot képviselő küldöttek jelentős eredményjavulásról kaptak tájékoztatást az igazgatótanács elnökétől. A pénztár vagyona 2002-ben meghaladta az 1,3 milliárd forintot, a taglétszám májusban elérte a huszonnégyezret.

A küldöttek egyhangúlag fogadták el a beszámolót, valamint a mérlegjelentést. Többen szóvá tették, hogy a MÁV Rt. nem fizeti a harmadik pénztári tagságot a decemberi megállapodás ellenére.

A felvetésre Dr. Vincze Teodóra a MÁV Rt. osztályvezetője válaszolt: a szakszervezetekkel kötött megállapodásban lévő 100 millió forint biztosan nem elég a harmadik pénztári kiadásokra, ezért a MÁV az érdekképviseletekkel keresi a megoldást, hogy ezt a pénzt a pénztártagoknak juttassa.

Deák Zoltán ügyvezető igazgató tájékoztatta a küldötteket, hogy a legutóbbi igazgatótanácsi ülésen elfogadta az új Szolgáltatási Szabályzatot. Az új szabályzat szerint a pénztár



térít sporteszközöket és gyógyhatású termékeket. Ezen változás alapján a pénztártagok többek között vásárolhatnak: kérekpárt, szobakerékpárt, kodicionáló gépet, sífelszerelést, boiptron lámpát. Az ügyvezető igazgató felhívta a figyelmet, hogy ezen termékeket csak szerződésben álló partnerek útján tudják téríteni. A szerződéseket folyamatosan kötik a szolgáltatókkal, amelyről többek között majd hírlevélben tájékoztatják a pénztártagokat. Mielőtt bárki ilyen terméket vásárolna hívja fel a pénztárt, hogy van-e szerződése az üzlettel.

A küldöttek megszavazták az Alapszabály módosítását, amelyre a törvényi változások miatt volt szükség.

Az ügyvezető igazgató tájékoztatta lapunkat hogy a Vasutas Egészségpénztár az Interneten is megtalálható a következő helyeken: www.epenztar.hu, vagy a

www.vasutasepenztar.hu. A honlapon a pénztár szabályzatait, aktuális változásokról olvashatnak az érdeklődők. Letölthetők a különböző bizonylatok, valamint megtekinthető a szolgáltatók névsora. A későbbiekben tervezik, hogy a pénztártagok a számlaegegenlegüket is megtekinthessék az Interneten.

Kiss László

„Ami nem jelent meg”

Vasutas Hírlap Szerkesztősége
BUDAPEST

„Magyarázom a bizonyítványt - avagy hallgattassék meg a másik fél is a béremlés okán”

Tisztelt Szerkesztőség!

A Vasutas Hírlap március 4-i számában olvastam az „Érthetően a bérfelzárkózásról” című cikket. Erről szeretnék véleményt alkotni. Mindenek előtt gyorsan közlöm, hogy mozdonyvezető vagyok, és nem a mi béremlésünk okán írok! Természetesen, mindenki minél magasabb jövedelmet szeretne elérni, de ha az alacsonyabb keresetű munkavállalók is megfelelő mértékű alpbéremelésben részesültek volna, talán nem lenne ennyire visszatetsző az idei béremlés. (Az én mozdonyvezetői jövedelmi helyzetemre még visszatérek.)

Az ez évi keresetfejlesztésről az a véleményem, hogy gyalázatos és botrányos! Írom ezt annak tudatában, hogy természetesen az anyagi lehetőségek határozzák meg az emelés mértékét, és mint köztudott, ennek a MÁV is híján van. Én az elosztás elveit kifogásolom! Azzal nem tudok egyet érteni, hogy nagyon széles azon munkavállalók köre, akik egyáltalán nem, vagy csak alig kaptak alpbéremelést, miközben a legfelső vezetői réteg akár havi több százezer Ft apanázt is zsebrevágott, természetesen pluszjövedelemként! A munkavállalói béremlésnek az a magyarázata, hogy a bértárgyalások során a tárgyaló felek a korábbi gyakorlattól eltérően nem alpbéremelésben, hanem reálbér növekedésben egyeztetek meg. Az teljesen világos, hogy ez utóbbi megvalósulhat alpbéremelés nélkül is! A cikk írója, Czihó András nyilván pénzügyi-gazdasági szakember, vele tehát hozzászólás hiányában nem vitatkozhatom, azt azonban nem tudom megérteni, ha a béremlés az alapkereset arányában történt volna, az miért a munkavállalóknak lett volna hátrányos? Hiszen éppen az a kifogásom: tény, hogy a különböző adó- és tb járuléktörvények változása miatt nő egyes munkavállalók jövedelme, de miután az nem az alapkereset emelésének a következménye, ezért ez a növekmény nem jelentkezik olyan béremlésekben, amelyek összege alapkeresetfüggő! Ez tehát a dolgozónak hátrányos! Ha majd egyszer – vajon, mikor? – megszületik a bértábla, ezek a dolgozók egyértelműen helyzeti hátrányból indulnak! (És nem ez az egyedüli hátránya a bértábla hiányának!) Azok ugyancsak méltánytalan helyzetbe kerülnek, akiknek a tavalyi jövedelme, pl. betegség, katonai szolgálat, vagy más vis major miatt abba a jövedelmi sávban maradt, ahol „nem jutott pénz” az alapkereset növelésére, de ebben az évben már az az akadály megszűnt. Őket ki fogja kárpótolni?

A cikk alapján a szerző három példán vezeti le az ez évi béremlést, az abban foglaltak számszakilag minden bizonnyal helytállóak, de úgy érzem, nem kevés csúsztatás is van a példákban. A teljes jövedelemnövekedésbe beleveszi a reformprémiumot is, ellenben kihagyja a vasutasnapi jutalom 4%-os mértékét. Ez utóbbit pedig az ez évi személyi alpbér arányában kapja meg a dolgozó, márpedig, akinél ilyen emelés nem volt, itt is kevesebbet kap! Ez azért csúsztatás, mert mindkét béremlést kevés kivételtől eltekintve mindenki megkapja, csak az utóbbi nyilván kevesebb egy alacsonyabb alapkeresetnél.

Az elosztás elveit azért sem lehet szó nélkül hagyni, mert köztudott, hogy a rendelkezésre álló bértömegeből 1.1 Mrd Ft-ot a menedzsment javadalmazására különítettek el, azon a címen, hogy az ő jövedelmi szintjüket a piaci mértékhez kell közelíteni. Ez mind jogos és elvárható követelmény, azonban van egy szépséghibája. Olyan személyeket érint, akiknek már most is több száz ezer Ft a havi fizetésük. Közülük jó néhánynak bizonyára, más forrásból is tisztességes jövedelme származhat, itt olyanokra gondolok, mint szakértői tevékenység, Fb-tagság, IT-tagság, és más hasonló. Ok menedzserszerződéssel ilyen lehetőséghez könnyen hozzájutnak. Ettől függetlenül ehhez a jövedelemhez további néhány százezer Ft emelést az év elejétől is zsebre tehetnek... Így már megközelíthetik a havi egymilliót, de néhány személy estén lehet, hogy az összeget alábecsülm... A (feltételezetten) ilyen címen kapott pénzt nem MÁV fizeti, az lehetne tehát a válasz, hogy ezt nem ildomos fizetésként figyelembe venni. De hiszen az adó- és tb-jogszabályok változása miatti jövedelemnövekedés sem fizetés, az emelésnél ez mégis kizáró tényező! Ezek a kollégák a méltánytalanul alacsony keresetük miatt kerültek abba a „szerencsés helyzetbe”, hogy kevesebb adót kell fizetniük. Ha most valaki demagógiával illet, vállalom, de akkor megkérdem: melyik az a munkavállalói réteg, amelyik jövedelmi helyzetét nem kell a piaci viszonyokhoz igazítani? Lehet, hogy ennek a bő milliárdnak a felosztása sem javított volna számottevően a munkavállalók jövedelmi helyzetén, de az alvégeken nem okozott volna ekkora felháborodást és megkülönböztetést! Egyébként is, ha a történelmi tanulmányaimra jól emlékszem, talán Mária Terézia mondta volt anno, hogy etetni kell a juhot, ha nyírni akarjuk!



Vagyis, nemcsak az Irányítókat, a vezetőket, hanem azokat is elfogadhatóan meg kell fizetni, akik a termelési értéket létrehozák! Kugler Flórián Úr egy alkalommal részt vett a Mozdonyvezetők Szakszervezetének a közgyűlésén. Ott öt egy energikus, határozott egyéniségnek ismertem meg. Az első benyomásom róla igen pozitív volt. (Remélem, ebben sokan egyetértenek velem.) Ezért rajta keresztül a teljes új MÁV-menedzsmenttel szemben bizalommal vagyok. Nincs tehát személy szerinti okom az ő jövedelmi helyzetük bírálására. Nem is szabad párhuzamot vonni a jelenlegi, és az őket megelőző vezetés között, de sajnos, valamilyen tudjuk, hogy Kukelli Márton, és bandája 2001 karácsonyára 1.500 Ft-os alamizsnautalvánnyal kívánt boldog új évet, hogy azután, néhány hónap múlva soktízmillió forinttal lépjen le. A munkavállalók így most is azt látják, hogy akik közel vannak a tűzhöz, azok jobban melegednek...

És most néhány szó az én mozdonyvezetői jövedelememről. 33 évi szolgálat után – jövőre nyílik meg a koregedvezményes és korengedményes nyugdíjazás lehetősége – az ez évi 6.34%-os mozdonyvezetői alapbéremelés után a személyi alapbérem 136.600 Ft lett, ennek megfelelően a bruttó bérem 220-240.000 Ft között változik. Nettóban 100-120.000 Ft körül viszek haza. Ha ettől többet, akkor ó-napi, vagy ünnepi pótlék is van benne. Mindenké döntse el, ez sok, vagy elég. Egy bizonyos, semmiféle lekifurdalásom nincs az alanyi jogon megkapott fizetésemelés miatt! Ebben az évben ismét tovább nyílik a bérolló, pedig már jó néhány éve, amióta a bértábla megalkotása vajúdik, a bértárgyalások egyik sarkalatos pontja volt a béreknek az uniós felzárkóztatása. Ez már a mostani bértárgyalások során, úgy tűnik, szóba sem került. A vezetőink bére már jól közelít az uniós bérekhez. A melósoké, vajon mikor indul el...?

Tisztelt Szerkesztőség! Nem biztos, hogy mindenben igazam van. Számtalan kollégával történő beszélgetés során senki nem mondta azt, hogy valótlanúságot állítok, mindenki egyetértett velem. Nagyt tehát nem tévedhetek (remélem...). Elfogadom, hogy mindenkinek tetsző béremelést soha nem lehet megvalósítani, de jelentős számú munkavállalókat alapbér-emelésből kihagyni, miközben a vezetés – döntési jogát kihasználva – saját maga számára hatszámjegyű összeget biztosít, ez több mint méltánytalanság! A hír szent, a vélemény szabad. Ha írásomat ennek szellemében a bírálókat ellenére közlésre érdemesnek tartják, nincs ellene kifogásom. Azonban csak szerkesztői változtatás nélkül, szó szerinti közléshez járulok hozzá!

Nyíregyháza, 2003. 04. 12.

Tisztelettel: Némedi Varga Gyula mozdonyvezető Nyíregyháza G. F.

Ennek a cikknek nincs címe!

Az a MÁV elnökének tulajdonított kijelentés, amelyet a napokban több helyen olvashattunk – miszerint a MÁV 4000 kilométernyi vonal bezárását tervezi – soha nem hangzott el. A Vasutasok Szakszervezete május 6-án kiadott hivatalos közleményében tisztázta a félreértést. Ezzel szemben a MÁV vezetése még az első sajtómegjelenések napján interjúban tudatta: A vasútreformmunkái keretében vizsgálja a mellékvonalak gazdaságos üzemeltetésének lehetőségeit. Egyetért és eszerint tervezi, hogy a mellékvonali közlekedés reformját társadalmi nyilvánosság előtt, mindenekelőtt az önkormányzatokkal közösen készítsék elő.

Sem a kormány, sem a MÁV nem tervezi 4000 kilométer gyenge forgalmú, veszteséges vasútvonal bezárását.

Nem megszüntetni, hanem a közlekedési közszolgáltatási ellátás keretében fejleszteni kívánjuk a vasúti és az alternatív közlekedési rendszereket.

A reform előkészítése keretében folynak a vasúthálózat egyes vonalainak forgalmi-gazdaságossági vizsgálatai is. A cél nem a vonalbezárás, a vasúti közlekedés leállítás, hanem elsősorban olyan megoldások keresése, amelyek révén a regionális közlekedési igényeket a jelenleginél gazdaságosabban, akár vasúttal, akár más módon lehet kielégíteni.

Az előkészítő munka feltárta, hogy a személy- és áru fuvarozási teljesítmények 80-90 százalékát a MÁV 49 vonalon teljesíti, ami a 7800 kilométernyi vonalhálózat-

ból 4950 kilométert tesz ki. A vasúthálózat 36%-át kitevő 2850 kilométeres vonalhálózaton az utazások és az ámszállítások mindössze 10 százaléka teljesül, ami veszteséget okoz. Emellett a mellékvonalak műszaki állapota rendkívül rossz, további egy-másfél évtizedes működtetését biztosító felújítás akár egy 200 kilométeres regionális hálózatcsoporton meghaladná a 10 milliárd forintot. Összességében a gyenge forgalmú hálózaton az ilyen felújítások 140 milliárd forintot igényelnének.

Előkészítés és folyamatos egyeztetés alatt áll a vasút reformjáról, a MÁV Rt. stratégiájáról szóló kormány-előterjesztés, amely a vasút jövőbeni fejlődésének fő irányait jelöli ki. A magyar vasúttársaság reformja az EU-konform szolgáltatási rendszer kialakítását, a vállalat gazdálkodásának korszerűsítését jelenti, amelynek részeként napirendre kerül a vasúti mellékvonalak szolgáltatási színvonalának több évtizede húzódozó felülvizsgálata is. Az előterjesztés változatainak kialakítása során a MÁV és a Minisztérium a társadalompolitikai szempontokat is érvényesíteni kívánja.

A szolgáltatást igénybevevők, a Vasutas Települések Szövetsége és regionális szervezetei, az önkormányzatok, a környezetvédők, a reprezentatív szakszervezetek bevonásával történő egyeztetés célja, hogy társadalmi konszenzus alakuljon ki az adott térség közlekedési igényeinek, valamint a helyi és az állami költségvetésnek megfelelő modem közlekedési rendszer kialakításáról.

Tehát 4 szempont szerint, nevezetesen

- 1) a szállítási és utazási szükségletek
- 2) vállalati gazdasági
- 3) a költségvetés teherbíró képessége
- 4) a térségfejlesztési és társadalmpolitikai

szempontokat egyaránt mérlegelik az előkészítés során. Ennek ismeretében fog a Kormány állást foglalni ezen térségek közlekedési közszolgáltatásainak módjáról.

A MÁV Rt. abban érdekelt, hogy az állampolgárok számára a jelenleginél sokkal jobb minőségű szolgáltatást biztosítson. Az elgondolások szerint a veszteséges mellékvonalak egy részét regionális közlekedési társaságok üzemeltetnék. Megvalósíthatóságuk vizsgálatára jövőre kísérleti jelleggel két regionális vasúti szervezet kezdi meg működését – az önkormányzatok fogadókészségétől függően Vésztő térségében és Nógrád megyében. A kísérletek lefolytatásához vizsgáljuk egy elküldött pénzalap létrehozásának lehetőségét.

Gépészeti hírek

Május 21-én ülésezett a Gépészeti Üzletág érdekegyeztető fóruma. Közel féléves vontatott tárgyalásokat követően aláírásra került a Gépészeti Üzletág Üzletági Függeléke. A Függelék – lekötve e Kollektív Szerződés változásait – több helyen módosult, és annak érdekében, hogy ezt kollégáink mielőbb megismerjék, a MOSZ azt teljes terjedelemben eljuttatta a tagcsoporti vezető ügyvivőknek. Az Üzletági Függelék aláírásával elhárult annak az akadálya, hogy a szolgálati helyeken megkössék a Kollektív Szerződés Helyi Függelékét.

A Gépészeti Üzletág vezetője dr. Csiba József tájkoztatta az érdekképviseleti szervezeteket a létrehozandó Budapesti Területi Gépészeti központ munkáján keresztül a gépészeti szakszolgálat tervezett szervezeti felépítéséről.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete kérte, hogy a mozdonyvezetők képzésével kapcsolatban a gépészeti üzletág vezetésével kezdődjenek egyeztetések. Az üzletág vezetője az egyeztetés lebonyolításával Sárdi Jenő főosztályvezető urat bízta meg.

KL

Előzetes igényfelmérés után a Suzuki gyárral egyeztetve a Dorogi tagcsoport gyárlátogatást szervez, melynek időpontja: 2003. október 10. 10:00. A gyártól kb. 50 fő látogatására kaptunk lehetőséget.

A belépéshez szükséges a pontos név és a személyi igazolvány száma, melyet előzetesen kell leadnunk.

A jelentkezéseket augusztus 31-ig kérjük, és a létszámra tekintettel érkezési sorrendben regisztráljuk.

Az utazást egyénileg kell megoldani oly módon, hogy az első csoportnak 10:00-kor a gyárkapuban kell lennie.

Célszerű az állomáson találkozni, ahonnan együtt indulnánk a gyárhoz.

Jelentkezni lehet:- a Dorogi tagcsoport faxán: 02-59-48, - Bartha Géza vüv.: 06-30-9023-186
- Borhi Sándor üv.: 06-30-9997-142.

Meghívó!

Az egykori szegedi Vasútforgalmi Technikum (korábban Bebrits Lajos Szakközépiskola, jelenleg Gábor Dénes Gimnázium, Műszaki Szakközépiskola és Kollégium) 2003-ban ünnepi fennállásának 50. évfordulóját.

Ebből az alkalomból számos rendezvény - vetélkedő, kiállítás, találkozó, stb. - helyszíne lesz az intézmény, melyek közül kiemelkedik a 2003. június 5-ére 11 órára tervezett iskolai ünnepély.

Ezek a rendezvények, melyeket kiegészít a június 4-én 18 órakor az egykori MÁV Nevelőintézetben (Bakter) sorra kerülő találkozó, alkalmat teremtenek arra, hogy visszaemlékezzünk az elmúlt fél évszázad jelentős eseményeire, találkozzunk azokkal a diákokkal, tanárokkal, akik az iskola meghívását elfogadják.

Kedves „Öregdiákok”!

Ezúton hívunk meg minden egykori diákot az iskolai, illetve a nevelőintézeti ünnepélyünkre. Sajnos nincs arra lehetőségünk, hogy a több mint 8000 végzett tanulót egyenként keressük meg – bizonyára megértik.

A szervezés során kiderült, hogy a különböző ágazatokon végzett diákok, a helyi illetékes főnökségekkel együtt tervezik, hogy az iskolai ünnepély után (2003. június 5.) a déli órákban összegyűlnek és fehér asztal mellett emlékeznek.

Az iskola elérhetőségi lehetőségei:

Postacím: 6724 Szeged, mars tér 14.

Telefon: 62/558-750

Fax: 62/421-502

E-mail: gabord@gd.c3.hu



Szilánkok

Ismét megjelenik az újság régi rovata, a Szilánkok. Szándékunk szerint rendszeresen közöljük a mozdonyvezetők életével, a vasút és a MOSZ működésével összefüggő, vagy a mozdonyvezetőktől származó apró humoros történeteket, szösszeneteket. Mottó: Akinek nincs humorérzéke, az egyéb aljasságokra is képes.

Bikkfanyelv

A közéletben – beleértve a MÁV vállalati közéletét – egyre terjed az a nyelvzet, amely nem a nevéen nevezi a dolgokat, hanem jól hangzó idegen kifejezésekkel dobálózik. Ma már nincsenek ügyintézők, titkárnők, hanem menedzserek, menedzser asszisztensek vannak. Nincsenek feladatok, üzletágak (tisztelet a kivételnek), hanem projektek, divíziók vannak. Nincs messze az idő, amikor a forgalmi szolgáltatót állomásmenedzsernek – a váltókezelőt meg nyilván állomásmenedzser-asszisztensnek – a kocsirendezőt elegyrendezési szakasszisztensnek, a tolatásvezetőt elegyrendezési menedzsernek fogják nevezni. Van egy javaslatunk a személyportás új elnevezésére: Humán erőforrás input-output menedzser.

NL

Uniformizálás

A MÁV Rt. szervezeti reformja és ezen belül az egyes üzletágak belső szervezetének kialakítása során nagyfokú központosítást és uniformizálást tapasztalunk. Ahogy az már lenni szokott, a „szervezeti egyenruha” hol lötyög, hol meg szorít. Egy viccel szeretnénk érzékeltetni a folyamattal kapcsolatos aggályainkat. Egy illető bemegy a találmányi hivatalba, letesz egy szerkezetet az asztalra, és közli, hogy ez egy borotválkozó automata, amit szabadalmaztatni szeretne. Hogy működik? – kérdi a hivatalnok. Meg kell nyomni ezt a gombot, ezen a lyukon be kell dugni a fejet, és az automata megborotvál – válaszolja az emberünk. De hát ez nemjő, hiszen mindenkinek más az arcfarmája! – így a hivatalnok. Hát, eleinte még igen.

NL

Gépészeti főnök az oktatáson:

„Uraim, vegyék tudomásul, hogy Önök a nyulak, és én vagyok a vadász. A puska pedig nálam van”,
Munkaügyi kapcsolatok a külszolgálati helyen 2003.

KL

MOSZ kupa 2003.

A Mezőhegyesen lejátszott forduló eredményei:

I. forduló

Vésztő – Békéscsaba	5:0
Szentes – Mezőhegyes	0:1
Mezőhegyes – Vésztő	0:4
Békéscsaba – Szentes	1:1
Szentes – Vésztő	0:2
Békéscsaba – Mezőhegyes	0:4

Az I. forduló után:

1. Vésztő	9 pont	11:0
2. Mezőhegyes	6 pont	5:4
3. Szentes	1 pont	1:4
4. Békéscsaba	1 pont	1:10

A Kiskunhalason lejátszott MOSZ forduló eredményei:

I. forduló

Kiskunhalas – Pécs	1:1
Kecskemét – Kiskunhalas	0:5
Kiskunhalas – Szeged	3:1
Szeged – Kecskemét	3:2
Pécs – Szeged	3:1
Kecskemét – Pécs	0:5

II. forduló

Pécs – Kiskunhalas	1:1
Kiskunhalas – Kecskemét	8:1
Szeged – Kiskunhalas	1:2
Kecskemét – Szeged	1:3
Szeged – Pécs	2:2
Pécs – Kecskemét	6:0

Végeredmény:

1. Kiskunhalas	14 pont
2. Pécs	12 pont
3. Szeged	7 pont
4. Kecskemét	0 pont

Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Készült a SZECSOX Nyomdában Dombóváron.
Tel./fax: 06-74/565-468, 565-467, Felelős vezető: Csonti Zoltán

Kiadja: Mozdonyvezetők Szakszervezete.

Szerkeszti a Szerkesztőbizottság:

Dr. Borsik János ügyvezető alelnök,

Dörnyei Szilárd ter. ügyv., **Velkei Béla** ter. ügyv.

A szerkesztőség címe: 1145 Bp. Bácskai utca 11.

Telefon/fax: 220-3822, 220-4561, 221-2230, 221-4026

Üzemi telefon: 01-16-62, 01-18-40, 01-19-90, 01-21-87

Internet: <http://www.extra.hu/mosz>

E-mail: mosz@mosz.co.hu