



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIV. évfolyam 11-12. szám

Alapítás éve: 1892

2004. november-december

Évbúcsúztató

Búcsúzik a 2004. év. Bizonyára mindenki életében maradnak szép, és kevésbé szép emlékek az óévről. A Mozdonyvezetők Szakszervezete fennállásának 14. évében átélhettünk jót és rosszat egyaránt, de összességében szép emlékeket őrizhetünk majd. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy nem voltak idén nehéz periódusok, ezek azonban jelentőségüket veszítik az elért eredmények ismeretében.

A 2004. év egyik legnagyobb vívmánya a mozdonyvezetők számára, hogy ismét bértarifa rendszer keretein belül – mindenki számára átláthatóan, kiszámíthatóan – kerülnek megállapításra a személyi alapbérek. Hosszas, szervezeten belüli viták előzték meg a közösen kialakított szenioritáson alapuló értékrendet, amely alapja a tarifán belüli besorolásnak. Az egyedüli munkavállalói csoport a MÁV Rt-nél a mozdonyvezetők, akiknél ez megvalósult! Ennek köszönhető, hogy a

személyi alapbérek megállapításakor a munkáltatói jogkörgyakorló szubjektív megítélése nem bír befolyással. Erről ugyanis voltak negatív tapasztalataink, nem is oly régről. A bérfeljesztés 2004. évi mértéke megerősített minket abban, hogy jó döntés volt két évvel ezelőtt a középtávú megállapodást aláírni, amely a következő év vonatkozásában is óriási jelentőséggel bír. Hiszen ennek köszönhetően a MÁV Rt-nél a 2005. évre vonatkozó bérfeljesztés mértéke is jóval meghaladja a nemzetgazdasági átlagot, elosztatva mindazok kételkedését, akik a középtávú megállapodás aláírásakor bizalmatlanul tekintettek a jövőbe. A javadalmazásnak egy új formája is bevezetésre került 2004-ben a vasúttársaságnál (VBKJ), bár december 3-ig – a VDSZSZ aláírásáig – nem képezte a rendszer a Kollektív Szerződés részét. A VDSZSZ bölcs, de gyorsnak ugyan nem mondható döntése azt eredmé-



Miről lehet olvasni...

Küszöbön a megállapodás	2
Tájékoztató az OÉT 2004. november 12-i üléséről	7
Nincs napirenden a munkaidő-szervezés módosítása	9
Nézőpont I.	10
Nézőpont II.	11
Hírek	12
Öröm	14
Tájékoztató a Vasutas Nyugdíjpénztár küldöttközgyűléséről	17

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



nyezte, hogy életbe lép a tavalyi megállapodásnak 2005. évre vonatkozó munkaidő csökkentési rendelkezése.

Az óév másik legfontosabb megállapodása – még ha csak határozott időre is szól – az a foglalkoztatási referendum, amely korlátozza a mozdonyvezető gyakornoki felvételt. A gépeszeti üzletággal egyeztetve kell kialakítani azt a képzési ütemezést, melynek következtében optimális szintre csökkenthető a túlórák száma, de még nem kerül sor túlképzésre, amely esetlegesen későbbi létszámleépítést indukálhatna. A MOSZ hosszú évek munkája során következetesen első helyen kezeli a munkahely biztonságát, annak megőrzését. Ennek köszönhetően a MÁV Rt-nél jelenleg zajló folyamatokkal – létszámcsökkentés, tevékenységkihelyezés, kiszervezés, stb. – ellentétben, a mozdonyvezetők munkahelye biztosított. Volt már arra példa, hogy áldozatokat is kellett hoznunk ezért a stabilitásért, ezekben az esetekben a szakmán belüli szolidaritás jelesre vizsgázott. Hasonlóan az elmúlt évekhez, a foglalkoztatás biztonságának megőrzése a jövőben

is kiemelt, elsődleges célja szakszervezetünknek.

A harmadik témakör, melyről néhány gondolatot kell szólnunk, a MÁV Rt. Kollektív Szerződése. A mozdonyvezetők (vontatási utazókra) vonatkozóan számos garanciát tartalmazó szerződésnek, csupán apró finomítása indokolt a 2005. évre. Kardinális változások az idei évhez képest nem várhatóak, a munkáltató, a tárgyalások eredményeként visszavonta a háromszintű Kollektív Szerződésre tett javaslatát.

Miután ezek a sorok a 2005. évre vonatkozó megállapodások végleges aláírása előtt íródtak, a konkrét eredményekről és a hozzájuk kapcsolódó dokumentumokról a Mozdonyvezetők Lapján keresztül tájékoztatjuk majd tagjainkat. Az új évben szakszervezetünk lapja is megújul, színesben „színesebb” hírekkel kívánjuk kollégáink tájékozottságát növelni.

Végezetül sikerekben gazdag, boldog új évet kívánok minden kedves kollégának és családtagjának a 2005. évre!

Kiss László elnök

Küszöbön a megállapodás

A MÁV Rt. vezetése és a reprezentatív szakszervezetek között hetek óta folynak a tárgyalások a 2005. évi béremelésről és a Kollektív Szerződés módosításáról. Természetes, hogy ezzel párhuzamosan más ügyben is egyeztetett a Vasúti Érdekegyeztető Tanács, például a bérmegettakarítás kifizetéséről.

A jövő évi megállapodások keretét a 2002-ben megkötött, 2003-2006. évekre szóló megállapodás biztosítja.

1. Munkaidő

Azzal, hogy a VBKJ része lett a Kollektív Szerződésnek – az egyik szakszervezet csak most fogadta el jogilag a béren kívüli javadalmazási rendszert – 2005. január 1-től a mozdonyvezetők (vontatási utazók) napi teljes munkaidejének mértéke 7,2 órára csökkent, ami heti 36 órát jelent.

(A teljes munkaidő mértéke napi 8 óra, heti 40 óra. Munkaviszonyra vonatkozó szabály, vagy a felek megállapodása rövidebb teljes munkaidőt is előírhat. MT 117/B § (1) és (2) bekezdés.) A MÁV Rt-nél a Kollektív szerződés 22. §-a rendelkezik erről, a szakszervezetekkel kötött megállapodás alapján. Megállapodásos úton feltehetőleg csak a mozdonyvezetőknél biztosított a heti 36 óra, másutt nem.

Bár a nagyobbik kormánypart többször ígéretet tett a heti teljes munkaidő csökkentésére (38 órára), a jelenlegi miniszterelnök szerint ez most nem aktuális.)

2. Bér

A 2003-2006. évekre szóló együttműködési megállapodás III. fejezete alapján a 2005. évre szóló bérfelvezetés végrehajtásának főbb pontjai a következők:

- a 2005. évi bér fejlesztés mértéke 9,5%, mely az Országos Érdekegyeztető Tanács 3-4%-os reálkeresetet célzó 6%-os bruttó keresetnövelési ajánlásából, valamint a reformprémium 3,5%-os mértékéből áll, de alapsítésre kerül még kilenc pótlék, az alanyi jogú bérfejlesztés mértéke a személyi alapbérek 2%-a,
- a sávminimumra való ráállás kötelező megvalósításaként, kategóriánként 3,5%-os bérfejlesztésnek megfelelő bértömeg erejéig,
- további alapsítés differenciáltan (a mozdonyvezetőkre ez nem vonatkozik),
- és ami a lényeg: a reprezentatív szakszervezetek munkavállalói csoportok képzésére tehetnek javaslatot, akik között - de csoporton belül maradván - az átlagostól eltérő béremelési módszert indítványozhatnak (pl. mozdonyvezetőknél),

- az alapsítéskiegészítés, a 2005. évi tárgyhavi alapsítés 4%-a, de erről még február végéig tárgyalnak a felek,
- a reformprémium, a munkavállalók 2004. évi bére 3,5%-ának megfelelő összeg, havonkénti bontásban.

3. Kollektív Szerződés

Itt is nagy viták voltak. A vasút vezetése ismét kísérletet tett a többszintű KSZ kialakítására, amit a MOSZ elutasított. A testületi ülések álláspontja szerint a jelenlegi KSZ jó, értékeit meg kell tartani. A viták végén néhány kisebb jelentőségű módosítási javaslatra zsugorodott a MÁV Rt. elképzelése, illetve technikai jellegű változtatásra tettek indítványt. Ezzel gyakorlatilag és érdemben nem lesz jelentős változás a 2005. évre érvényes Kollektív Szerződésben.

Dr. Borsik János

A MÁV Rt. 2005. évi jövedelempolitikájára vonatkozó javaslatról (közbenső, módosított tárgyalási anyag)

Ahogy arról a Vasutas Magazin 2004. november 24-i számában hírt adtunk, felmérést végeztünk a munkavállalók körében annak érdekében, hogy megismerjük, miként vélekednek a tervezett, munkakör-értékelésen alapuló sávos bérrendszerről, a 2004. évi bérintézkedésekről, a sávos bérrendszer részleges bevezetéséről, és a VBKJ-ról. A felmérés eredményei alapján dolgoztuk ki a MÁV Rt. 2005. évi jövedelempolitikájára vonatkozó javaslatunkat.

A MÁV Rt. 2005. évi jövedelempolitikai célkitűzéseinek megvalósítása érdekében a kompenzációs rendszer célja biztosítani:

- a munkakör értéke, a személyes teljesítmény és az ezekhez rendelt jövedelmek közötti korrelációt,
- a megbízható teljesítmény, a szükséges szaktudás fejlesztésének ösztönzését,
- a munkaerőpiaci jövedelemszintek közelítését,

- a munkavállalók társasághoz történő elkötelezettsége növelését, erősítését,
- a szakemberek vonzását, megszerzését, anyagi érdekelttségét,
- a költségesen és nehezen megszerezhető munkavállalók megtartását, továbbá
- a rendszer átláthatóságát, kiszámíthatóságát, közérthetőségét.

A kompenzációs rendszer elemei:

- a munkakör értéken alapuló alapsítésrendszer,
- a teljesítményösztönzést szolgáló - alapsítésen túli - rendszerek,
- béren kívüli javadalmazási rendszer, ezen belül:
 - valamennyi munkavállalót érintő, alanyi jogon járó juttatások,
 - szociális rászorultság alapján járó juttatások,



- választható béren kívüli javadalmazások rendszere (továbbiakban VBKJ).

A jövedelempolitikai koncepciót a MÁV Rt. Igazgatósága megtárgyalta és elfogadta.

Javaslat a 2005. évi bérintézkedések végrehajtásáról szóló megállapodásról

A MÁV Rt. 2004. november 30-án adta át a szakszervezetek részére a 2005. évi bérintézkedések végrehajtására vonatkozó megállapodási javaslatát, a következő tartalommal:

A 2005. évi társasági szintű bérfelvezetés mértéke: 9,5%, mely tartalmazza:

- az Országos Érdekegyeztető Tanács 6%-os átlagos bruttó keresetnövelési ajánlatát, valamint
- a reformprémium 3,5%-os 2005. évi mértékét.

A bérintézkedések végrehajtására 2005. január 1-jével kerül sor.

1. Alapbéresítés:

1.1. 2004. évi reformprémium alapbéresítése:

A 2004-ben kifizetett 3,5%-os mértékű reformprémium alapbéresítését az érintett munkavállalók egyszeri 3,04%-os mértékű személyi alapbéremelésével kell végrehajtani.

Az alapbéresítés vetítési alapja a 2004. december 31-én és 2005. január 1-jén egyaránt statisztikai állományban lévő munkavállalók 2004. december 31-i személyi alapbére.

1.2. 2004. évi alapbérkiegészítés alapbéresítése:

A 2004. évben kifizetett, a tárgyhavi alapkereset 4%-os mértékének megfelelő összegű alapbérkiegészítés alapbéresítését a munkavállalók egyszeri, 3,19%-os mértékű személyi alapbéremelésével kell végrehajtani.

Az alapbéresítés vetítési alapja a 2004. december 31-én és 2005. január 1-jén egyaránt statisztikai állományban lévő munkavállalók

2004. december 31-i személyi alapbére, illetve az érintett munkavállalók esetében a 2004. évi reformprémium alapbéresítésével keletkezett személyi alapbér.

1.3. A telephelyen kívül végzett munka költségtérítésének (KSZ 62/A &) alapbéresítése

A 2004. évben kifizetett, a telephelyen kívül végzett munka költségtérítésének alapbéresítése munkakörönként, a munkakörökben számított tényleges pótlékvonzat figyelembe vételével történik.

Az alapbéresítés vetítési alapja a 2004. december 31-én és 2005. január 1-jén egyaránt statisztikai állományban lévő munkavállalók 2004. december 31-i személyi alapbére, illetve az érintett munkavállalóknál a 2004. évi reformprémium alapbéresítésével, és a 2004. évi alapbérkiegészítés alapbéresítésével keletkezett személyi alapbér.

1.4. Egyéb bérelemek alapbéresítése

Társasági szinten történik az egyéb pótlékok körébe tartozó csoportvezetői pótlék, felsővezetői járművek pótléka, 30 órán túli foglalkoztatás pótléka, fűtési pótlék, okmánykezelési pótlék, pótkocsi vontatási pótlék, rakodási pótlék, autódarus pótlék és az építőipari különlési pótlék alapbéresítése.

2. Bérsávok:

A MÁV Munkaköri Kategóriáihoz (MMK) rendelt, a piaci Q 1 értékhez való közelítést szolgáló 2005. évi zárt személyi alapbérsávok a következők:

MÁV munkaköri kategória	Személyi alapbér minimuma (Ft/hó)	Személyi alapbér maximuma (Ft/hó)
6	63 000	79 000
7	66 500	86 000
8	67 500	93 500
9	73 000	110 000
10	83 000	130 500
11	93 000	150 000
12	106 500	182 500
13	146 500	230 000
14	186 000	272 000
15	208 500	331 500
16	253 000	407 000
17	318 000	499 000

Valamennyi MÁV Munkaköri Kategóriában kötelezően meg kell valósítani a sávminimumra való ráállást, azaz a minimumokra alulról történő felzárkóztatást azok esetében, akiknek a személyi alapbére nem éri el az adott – a besorolásának megfelelő MMK-hoz tartozó – személyi alapbér-sáv minimum értékét. A kategória-minimumokra történő felzárkóztatásra kategóriánként 3,5%-os mértékű bérfejlesztésnek megfelelő bértömeg erejéig van lehetőség.

Ez tehát azt jelenti, hogy a bérsávok bevezetését követően, 2005. január 1-jétől nem lehet olyan munkavállaló a társaságnál, akinek a személyi alapbére alacsonyabb a MÁV Munkaköri Kategóriájához tartozó sávminimum értéktől.

3. Alapbéremelés:

A bérrendszerben meghatározott személyi alapbér-sáv-határokon belül lehetőséget kívánunk nyújtani az egyéni teljesítmények figyelembe vételére, elismerésére. Ennek érdekében – üzletági megállapodás mellett – átlagosan 2%-os személyi alapbérfejlesztési mértékben biztosítani kívánjuk a munkáltatói jogkört gyakorló differenciálási lehetőségét az egyéni évi személyi alapbéremelés meghatározásánál.

Az alapbéremelés vetítési alapja a 2004. december 31-én és 2005. január 1-jén egyaránt statisztikai állományban lévő munkavállalók 2004. december 31-i személyi alapbére, illetve az érintett munkavállalóknál a 2004. évi re-

formprémium, a 2004. évi alapbérkiegészítés és a telephelyen kívül végzett munka költség-térítésének alapbérésítésével keletkezett személyi alapbér.

Az alapbéremelés a MÁV Rt. 2004. december 31-én és 2005. január 1-jén egyaránt statisztikai állományban lévő főállású, teljes- és részmunkaidős munkavállalói részére jár, a jogi állományban lévő munkavállalók személyi alapbérét a státuszukban bekövetkező változás időpontjában kell rendezni.

4. 2005. évi reformprémium:

Reformprémium jogcímű kifizetésre fordítandó a munkavállalók 2004. évi bére 3,5%-os mértékének megfelelő összeg, amelyet az arra jogosult munkavállalók a ledolgozott munkaidő szerint alanyi jogon, részletekben, havonta kapnak meg.

Jelenleg folyik az érdekegyeztetés a MÁV Rt. és a szakszervezetek között a MÁV Rt. 2005. évi jövedelempolitikájáról, és az ismertetett javaslatról.

A VBKJ rendszer 2005. évi tervezett változásai

A Kollektív Szerződés 6. fejezetét a MÁV Rt. béren kívüli javadalmazási rendszeréről a reprezentatív szakszervezetek és a munkáltató 2004. december 07-én szignálták. Ennek értelmében 2005-ben az egy főre jutó VBKJ keretösszeg mértéke 165.000 Ft/fő.

A választható javadalmazási elemeket a következő táblázat foglalja össze.

Rendszer elemei	Kifizetés gyakorisága
1. Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár tagdíj hozzájárulás	Havonta
2. Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Egészségpénztár tagdíj hozzájárulás	Havonta
3. Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Önszegélyező Pénztárak tagdíj hozzájárulása	Havonta
4. Étkezési hozzájárulás	Félévente
5. Üdülési támogatás	Évente kétszer
6. Egyösszegű lakástámogatás	Igény szerinti támogatás
7. Továbbképzés, tanfolyami hozzájárulás	Igény szerint számla alapján



8. Gyermek utáni támogatás (beiskolázási támogatás)	Évente egyszer, júliusban
9. Közlekedési hozzájárulás	Igény szerint számla alapján
10. Ruhapénz (magáncélú)	Igény szerint számla alapján
11. Otthoni Internet	Igény szerint számla alapján
12. Albérleti támogatás	Havonta
13. Kultúra utalvány ÚJ JAVADALMAZÁSI ELEM!	Év elején egyszer
14. Ajándék utalvány ÚJ JAVADALMAZÁSI ELEM!	Évente egyszer

A rendszer alapelveiben történő változások közül a legfontosabb, hogy a 90 napot meghaladó betegállomány esetén a munkavállaló csak a 91. naptól nem jogosult a VBKJ keretösszegre, a 2004. évi szabályokkal ellentétben 2005-ben a 90 napra eső időarányos rész nem kerül visszavonásra az érintett munkavállalótól.

Az egyes javadalmazási elemekre vonatkozó változások 2005-ben:

Az étkezési utalványok adómentes összeghatára „hideg” utalvány esetében 4000 Ft/hó, míg „meleg” utalvány esetében 8000 Ft/hó összegre változott. Az üdülési csekk évi

57.000 Ft-os mértékig adómentes személyenként. Az iskolakezdési támogatás 17000 Ft/gyermek összegre módosult. Új elemként kerül be a rendszerbe a kultúra utalvány évi 20000 Ft-os maximális mértékig. Szintén új elem az adómentes ajándékutalvány 3*5700 Ft-os összegben évente. Az egyes elemekre vonatkozó részletes szabályokat a hamarosan kiadásra kerülő VBKJ Munkavállalói tájékoztató füzet tartalmazza teljes egészében, melyet valamennyi vasutas munkavállaló kézhez fog kapni a 2005 évre vonatkozó VBKJ nyilatkozattal egyidejűleg.

Kompenzációs főosztály

Megállapodás

Nyolc tárgyalási forduló után sikerült megállapodni az Országos Érdekegyeztető Tanács szereplőinek, a kormánynak, a szakszervezeteknek, és a munkavállalóknak a 2005. évi munkajövedelmekről.

Túl a minimálbér értékén, a keresetnövelés arányán, számos vitapont alakult ki a felek között, sőt a szakszervezeti oldalon is.

Nem véletlenül ragaszkodott az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége ahhoz, hogy a reálkeresetek növelése legyen a cél, a bruttó keresetnövelés pedig az eszköz. Az inf-



**AUTONÓM
SZAKSZERVEZETEK
SZÖVETSÉGE**

láció kiszámíthatatlansága már nem egyszer vezetett oda, hogy nemzetgazdasági szinten – mint az idén is – csökkentek a reálkeresetek. A felek ezért 2005. szeptember 15-ig emelt mértékű bérajánlásra tesznek javaslatot, ha veszélybe kerülne a reálkeresetek növelése.

A MÁV Rt-vel folytatott tárgyaláson a vasút vezetői nyilatkoztak ebben a kérdésben. Készek elfogadni a korrigált bérajánlást, ha ebben dönt az Országos Érdek-

egyeztető Tanács.

Dr. Borsik János

Tájékoztató az Országos Érdekegyeztető Tanács 2004. november 12-i üléséről

Az Országos Érdekegyeztető Tanács a szeptember 13-i, a szeptember 24-i, az október 8-i, az október 22-i, az október 26-i, az október 29-i, a november 3-i és a november 12-i tárgyalások eredményeként megállapodott a 2005. évi költségvetést, az adó- és járulékrendszert érintő egyes kérdésekről, valamint a 2005. évi minimálbér összegéről és a 2005. évi keresetnövekedés ajánlott mértékéről az alábbiak szerint.

I.

Megállapodás a 2005. évi költségvetést és az adó- és járulékrendszert érintő egyes kérdésekről, a 2005. évi minimálberről és a 2005. évi keresetnövekedés ajánlott mértékéről

A)

Az adó- és járulékrendszer 2005. évre vonatkozó módosítása tekintetében az OÉT egyetért a következő javaslatokkal:

1. Az adómentesen adható meleg és hideg étkezési hozzájárulás összeghatára emelkedik, melegétkeztetésnél 6 ezer forintról 8 ezer forintra, hidegétkeztetésnél 3,5 ezer forintról 4 ezer forintra.
2. Az adómentesen, legfeljebb évi három alkalommal adható csekély értékű ajándék értékhatára emelkedik, a havi minimálbér 10 százalékát meg nem haladó részig terjed az adómentesség; az e feletti juttatás esetén csak az adómentes határon felüli rész esik adókötelezettség alá, és utalvány formájában is adómentesen adható.
3. A természetbeni juttatásként adómentesen adható iskolakezdési támogatás összeghatára 17.000 Ft-ra emelkedik.
4. A kamatkedvezményből származó jövedelem átmeneti, két éves moratóriumi szabálya meghosszabbodik, azaz a 2003. november 30-a előtt megkötött szerződések alapján nyújtott hitel futamideje alatt keletkező kamatkedvezményből származó jövedelem utáni adót a kifizető fizeti meg, és a magánszemélyt ezzel összefüggésben nem terheli adókötelezettség.
5. Az egyéni vállalkozásoknál az átalányadózás értékhatára emelkedik: az általános bevételi határ esetében 4 millió forintról 8 millió forintra, illetőleg kereskedőnél 22 millió forintról 40 millió forintra.
6. A mezőgazdasági, vad és erdő ágazatba sorolt kis- és középvállalkozások, illetőleg az egyéni vállalkozók esetében a közösségi szabályokból adódó adó- és adóalap-kedvezmények igénybevételének egyes ágazatokra vonatkozó korlátozása megszűnik, így más - a nem mezőgazdasági, vad és erdőgazdasági - tevékenységeik tekintetében igénybe vehetik a kis- és középvállalkozásokra vonatkozó adó- és adóalap-kedvezményeket.
7. A banki különadó bevezetésével összefüggésben nem terheli adófizetési és adóelőleg-fizetési kötelezettség azt a szövetkezeti hitelintézetet, amely az egyes pénz- és tőkepiaci tárgyú törvények módosításáról szóló 2002. évi LXIV. törvény 278. § (1) bekezdésének hatálya alá esik, valamint saját tőkéje az adóévet megelőző adóévben nem éri el a kétszázötvenmillió forintot, és az adóévre vonatkozóan tagjainak részesedést nem állapít meg.



B)

1. Az Országos Érdekegyeztető Tanács a 2005. évi keresetnövelési ajánlás elfogadása során a következő feltételekből indult ki:
 - A bruttó nemzeti termék (GDP) 4%-kal emelkedik.
 - A foglalkoztatás 0,5-1%-kal bővül.
 - A nemzetgazdasági szintű munkatermelékenység 3-3,5%-kal emelkedik.
 - A személyi jövedelemadó csökkenésének hatására az ajánlott bruttó keresetnövekedést átlagosan 2 százalékponttal meghaladó nettó keresetnövekedés valósul meg.
 - A fogyasztói árszínvonal éves átlagban 4,5%-kal emelkedik.
2. Az Országos Érdekegyeztető Tanács a reálkeresetek 3-4%-os növekedésének megvalósulása érdekében megállapodott arról, hogy
 - a. 2005-ben a bruttó keresetek átlagosan 6%-os növelését ajánlja a vállalkozási szférának, a kollektív bértárgyalásokat folytató szociális partnereknek;
 - b. a kötelező legkisebb munkabér (minimálbér) 2005. január 1-jétől hatályos összege havi 57.000 forint legyen.
3. Az Országos Érdekegyeztető Tanács a rendelkezésre álló évközi tényadatok és az éves előrejelzések alapján 2005. szeptember 15-ig értékeli a keresetnövelési ajánlás teljesülését, valamint a kiinduló feltételként figyelembe vett makrogazdasági mutatók alakulását. A makrogazdasági feltételrendszernek, illetve a vállalkozási szféra keresetalakulásának a megállapodáskori értékekhez képest eltérő alakulása esetén a szociális partnerek tárgyalást folytatnak a 2. pontban foglalt célok – a gazdaság teljesítőképességével összhangban álló – megvalósulását szolgáló közös javaslatokról.
4. Az Országos Érdekegyeztető Tanács javasolja, hogy az Országos Munkabiztonsági és Munkaügyi Főfelügyelőség 2005-ben kiemelten foglalkozzon a minimálbérrre vonatkozó előírások betartásának az ellenőrzésével.
5. Az Országos Érdekegyeztető Tanács a hazai munkapiaci fejleményekre tekintettel kiemelkedő jelentőséget tulajdonít annak, hogy a jól képzett, szorgalmas, sokoldalú gyakorlati ismeretekkel rendelkező szakmunkások bérezési feltételei határozottan javuljanak. Cél, hogy már a pályaválasztás, a munkapiacra lépés során újra vonzó és társadalmilag megbecsült legyen hazánkban a szakmunkás életpálya.

A bérmegállapodással kapcsolatban az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének képviselője különvéleményét nyilvánította ki.

Álláspontja szerint a megállapodásban szereplő 57.000,- Ft-os minimálbér nem teljesíti azt a követelményt, hogy annak nagyobb ütemben kell emelkedni a bérájanlás mértékénél, az emelkedés reálértéke nem kompenzálja az idei év veszteségeit.

Annak érdekében azonban, hogy a legalacsonyabb keresetű, legnehezebb viszonyok között élő munkavállalók 2005-ben magasabb összegű bért kaphassanak, az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége nem emelt vétót a megállapodás ellen.

Az ülésen – napirend előtti felszólalásában – az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének képviselője sürgette a korkedvezményes nyugdíjrendszer felülvizsgálatának megkezdését, valamint a közúti személyszállításban foglalkoztatottak korkedvezményénél a típusfüggőség megszüntetését. A kormány képviselője ígéretet tett a tárgyalások megkezdésére. A választ a szövetség képviselője nem fogadta el.

Ellentmondás

Az Országos Érdekegyeztető Tanács a 2013-ig terjedő időszak iparpolitikájáról tárgyalt. Ennek során lehetett felfigyelni a vasút szerepének erősítési szándékára.

Nem lehet azt gondolni, hogy valós szándékról van szó, hiszen Gyurcsány Ferenc miniszterelnök egy fórumon a következő nyilatkozatot tette: 2007-2008-ig autópályákat építünk, utána foglalkozunk a vasúttal.

Ez ellentmond az EU-s törekvéseknek, a formálódó iparpolitikának, a józan észnek. Súlyos tévedésben van a miniszterelnök úr, ha így gondolkodik a vasút jövőjéről. Ez jövőtlenség.

Dr. Borsik János

GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTER

Tájékoztatás az Országos Érdekegyeztető Tanács részére

A 2013-ig terjedő időszak iparpolitikájáról (munkaközi anyag)

...

(2.2.) A széles értelemben vett infrastruktúra-fejlesztési elképzelések összehangolása az iparfejlesztés igényeivel.

(2.2.1.) Közlekedési infrastruktúra

... A stratégiai elképzelésekkel, közlekedéspolitikával összhangban a beruházások során kapjon nagyobb súlyt a környezetbarát vasúti és vízi, valamint kombinált közlekedési rendszerek szerepének erősítése...

Nincs napirenden a munkaidő-szervezés módosítása

Magyarország nem vehet részt a munkaidő szervezésre vonatkozó uniós irányelv olyan módosításában, amely a jelenleginél kedvezőtlenebb a munkavállalóknak. Az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének vezetője, Borsik János ezzel indokolta, hogy az Országos Érdekegyeztető Tanács eheti ülésén a munkavállalói oldal nem támogatta a tervezett változtatásokat.

Nem szavaznak az uniós intézményekben a munkaidő-szervezésre vonatkozó közösségi irányelv módosításáról, amely a héten itthon is téma volt az Országos Érdekegyeztető Tanács ülésén. A szakszervezetek a tanácskozáson nem támogatták a tervezett változtatásokat, mert a jelenleginél kedvezőtlenebbek lennének a munkavállalóknak – erősítette meg lapunknak az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének vezetője. Borsik János szerint Magyarország nem lehet partner a heti munkaidő növelésében, mint ahogy abban sem, hogy a foglalkoztatást éves munkaidő-keretben szabályozzák. A tervek között szerepelt,

hogy az ügyeleti időnek csak az a része számítana a munkaidőbe, amely alatt tényleges munkát végeznek. Magyarországon elsősorban az egészségügyben jellemző az ügyeleti munkavégzés, amelyben nem mérik a ténylegesen ledolgozott részt, hanem átalány alapján számítják. Borsik János elfogadhatónak nevezte azt a kormányzati álláspontot, hogy törekedni kell az átalányszámítás fenntarthatóságára.

Herczog László munkaügyi helyettes államtitkár korábban kiemelte: nincs és nem is lehet olyan törekvés, hogy a munkavállalók kedvezőtlenebb helyzetbe kerüljenek, de a kormánynak a gazdaság működőképességét is figyelembe kell venni. Azt az álláspontot támogatta a kormány, hogy a munkáltató és a munkavállaló külön megállapodása

alapján fennmaradjon a heti 48 órás felső munkaidőhatár emelésének lehetősége.

2004. december 4.

*Markotay Csaba
Forrás: Népszava*



Nézőpont I.

Ünnepi köszöntő

Kedves Vasutas Kollégák!

Kedves Munkatársaim!

Két évvel ezelőtti karácsonyi köszöntőmben arról adhattam számot, hogy megtettük az első lépéseket a Magyar Államvasutak valós reformjának útján, és már magunk mögött éreztettük a korábbi években uralkodó belső megosztottságot és nyugtalanságot, és jelei voltak annak, hogy a bizonytalanságot felváltja a bizakodás, a MÁV megújulásában való hit és összefogás.

Ez évben az EU-konformitás megteremtésével lezárult a reformnak egy szakasza. Ezt még sem a vasutasok, sem az utasok nem érzékelik mindennapjaikban. De ennek a bázisára építhetjük a következő években megvalósítandó vasúti rendszer modernizálását.

A 2004-es esztendő nehéz, teljesítményi és költséggazdálkodási megpróbáltatások elé állította a vasút üzemeit, a vállalatvezetés minden szintjét. A foglalkoztatási viszonyok feszültségeinek kezelése türelmet, toleranciát igényelt a munkavállalók és a munkaadói képviselők között, a helyenként fellépő demagógiával való szembenállást is, amelyek végül is a munkaügyi megegyezésekhez vezettek. Stabil megállapodásokon nyugszik a részvénytársaságnak a szakszervezetekkel való viszonya, megvalósulnak a jövedelempolitikai célok, közöttük a reformprémium intézménye is megállapodás szerint működik.

A magyar vasút reformprogramja kívül rekedt a nagy ellátórendszerek reformja közvetlen kormányzati gondozásának körén. Az állami költségvetési támogatások és közszolgáltatási költségtérítések nem növekedtek, hanem csökkentek. Teljesítményeink árbevétele nem fedezi növekvő költségeinket sem. Vasúttársaságunk mai gazdasági helyzete rosszabb, mint két éve volt, ugyanakkor a MÁV Rt. korszerűsítésének alapjai szilárdabbá váltak. Növekvő veszteségeink ellenére, a reformprémium révén, biztosítottuk jövedelempolitikai megállapodásunk teljesítését. 2003-ban 5%-kal, ez évben és jövőre is 3,5-3,5%-kal haladja meg bérfejlesztésünk a nemzetgazdasági átlagos mértéket. Sikeresen működik a béren kívüli juttatási rendszer.

Különböző okok és érdekek miatt a vasúttársaságunk irányításában dolgozó vezetők nem kis része meri nyíltan elismerni, hogy a rengeteg erőfeszítés ellenére a MÁV átalakításának lendülete ez évben megbicsaklott. Gözerővel munkálkodunk azon, hogy meghatározhassuk, a döntően külső körülmények, feltételek megváltozása miatt milyen irányú és mértékű korrekciók szükségesek vasúti közlekedési rendszerünk megújításának megvalósíthatóságához. Napjaink legfontosabb feladata, hogy a ma még különböző elgondolások, törekvések közül, a tulajdonosi jogokat gyakorló Gazdasági és Közlekedési Minisztérium iránymutatása alapján, a MÁV, egyúttal a magyar vasúti rendszer számára a megvalósítható legkedvezőbb működési struktúrát képesek legyünk meghatározni, és azt közös akarattá gyúrni. A közös akaratot pedig összefogással megvalósítani.

A közös akarat és az összefogás képessége záloga vasúttársaságunk megújulásának.

Kívánom, hogy karácsony ünnepe legyen boldog minden vasutas családban. Gyűjtsünk erőt, elszántságot, hitet és egymás iránti bizalmat az új esztendőre.

Udvari László
A MÁV Rt. Igazgatóság elnöke

Nézőpont II.

Fórum. A MÁV tudatos lejárata folyik?

Hozzászólások:

(196) **Loksi** 2004-12-19 12:11

T.Oktondi2! Az előző vezérigazgató olyan nagyszerű vezető volt, hogy „uralkodása” alatt a vasút továbbra is csak agonizált, majd kirúgása után szegénykém magánvasutat bírt alapítani, és kapcsolatai révén megpróbál a MÁV egyetlen nyereséges tevékenységéből, az árufuvarozásból minél nagyobb szeletet kiharítani magának! Ezt majd biztosan nyereségesen tudja folytatni! Csak azt tudnám miből volt pénze a cég megalapítására és a járművek beszerzésére. Csak nem a MÁV-tól lopta össze???????????

(190) **kis kata** 2004-12-19 09:06

Szenvedő utasnak üzenem, hogy én is hasonlóan jártam, mint ő. A kalauz bácsi tágra nyílt szemekkel nézett rám, amikor számlát szerettem volna kérni a jegyemről. Közölte, hogy majd a pénztárban kérjek számlát, mert ő nem adhat ki. Én lepődtem meg a legjobban, mikor a pénztáros hölgy kijelentette, hogy ő nem tud erről nekem számlát adni a kalauznak kellett volna. Szóval elbuktam 1000 Ft-ot, amit a cég minden szó nélkül kifizetett volna nekem. Kérdezem a drága MÁV vezetőségét kitől kellett volna számlát kapnom? Ha egyáltalán megtisztelnék minket azzal, hogy ezt az oldalt elolvassák, mert szerintem kiadják egy kis titkárnőnek, hogy hetente IX fusson végig a leveleinken és vége. Én már megtettem bejelentettem az APEH-nál az esetet remélem lesz eredménye, de tedd meg te is!

(189) **oktondi2** 2004-12-19 07:58

T Loksi! Igen, a MÁV jelenlegi MOL-os vezetői maga a megtestesült gonosz. A régiek sem voltak aranyemberek, de vasúthoz értők voltak. Mintegy 100 volt MOL-ost vittek a vasúthoz bruttó 700 ezer Ft fizetéssel. Ezek az

emberek irányítják a MÁV átszervezését, de azt sem érti a vasutasok miről beszélnek. Figyeltetik a dolgozók e-mailjait ilyen még a vad kommunizmushoz is méltatlan. Mintegy 100 személygépkocsi van kiadva személyi használatra ugyanakkor a létszámleépítést és a privatizációt szervezik, nem a vasút jobbitásáért, hanem azért, hogy nekik még több jusson!

(178) **muhaha** 2004-12-18 16:25

„Találkozzunk a Nyugatinál” – NYUGATI KARÁCSONY. Na ez marha jó. De, mikor fogják megszüntetni a Nyugati aluljáróban azt a kurva nagy rumlit!? Ki volt az az istenverte barom, aki engedélyt adott az árusoknak, hogy minden közlekedőfolyosót torlaszoljanak el a vaccaikkal? Sokszor képtelenség megmozdulni is az árusok mindent elállnak. A plafonból szigetelés nélküli 220-as kábelek lógnak, menekülési útvonalak nincsenek biztosítva, az egész aluljáró semmilyen alapvető tűz és érintésvédelmi előírásnak nem felel meg. Tavaly már volt egy tüzeset, de nem volt elég. Ki akarják várni, hogy egyszer majd legyen egy komolyabb!?

(152) **Viktor_v** 2004-12-17 16:06

Szégycellje magát a MÁV!!!! Minek is írom ezt, úgysem teszi. Ez az új menetrend tragédia. Cegléd-Bp. között ingázom. Eddig első osztályon utaztam, hogy ne feltétlenül ivódjon a hűgyszag és a mocskok a ruhám minden részébe az alatt az egy óra alatt. A hét elejétől ez megszűnt...

Gazdaságosabb és jobb lett az egész. Úgy utazunk a kevesebb kocsiban, mint az állatok. Érdekes, EU irányelv szól arról, hogy egy vasúti kocsiban hány állatot lehet legfeljebb szállítani. Hogy hány embert, mindegy...

Ami vicces: ma láttam Cegléden a szegedi személyvonatot, három vagy négy első osztályú kocsiból állt, papírlappal jelölve, hogy



2. osztályként fut... Ez az a vonat, amit olyan gyakran látok Ceglédre érkezni, a jegyvizsgáló és max. 1-2 utas szokott leszállni. Eddig 2 kocsi volt, sima 2. oszt. Most 3 első osztály. Láttam egy új „expressz” vonatot... ugyanaz, mint egy hete a gyors, csak már pótdíjas. Sajnálom most, hogy túl jólnevelt vagyok, mert kedvem lenne a MÁV-nak nagyon cifrákat írni, mondani. De mindenkinek szerintem. Ez merénylet a vasúti utazóközönsséggel szemben! Belőlünk él ugyanis a t. vezetés, ezt kár, hogy elfelejtik, mikor beülnek a céges Passatba... közben mi vagy hidegben, vagy 39 fok forróságban nyomorgunk egy vonaton. Persze, ha nem szüntették meg.....

Forrás: MÁV portál

– HÍREK –

Mindenes mozdonyvezetők?

A kalauzok jegyet árulnak, a mozdonyvezetők jövőre váltót állítanak, ha megvalósulnak a MÁV személyszállítási főigazgatójának költségcsökkentési tervei. Eközben egyelőre nem dőlt el, hogy a jegypénztárak egy részének esetleges bezárásáról engedély nélkül nyilatkozó vasúti vezető milyen büntetésre számíthat.

Mint arról beszámoltunk, Vizsy Ferenc egy vidéki rendezvényen arról beszélt, hogy a MÁV az idén és jövőre bezárja azokat a jegypénztárakat, amelyek bevétele az állami támogatással együtt sem fedezi a fenntartás közvetlen költségeit. Ezekben a helyeken közlése szerint a kalauzok vennék át a jegyárusítást. A főigazgató – állítólag ellenzéki politikusok körében elhangzott – bejelentését határozottan cáfoló társaság közleménye szerint a MÁV nem hozott döntést a veszteséges pénztárak bezárásáról. Ezzel együtt azt a vasútnál sem tagadták, hogy a pénztárak működésének gazdasági felülvizsgálata valóban folyamatban van.

Az engedély nélküli nyilatkozat ügyének kivizsgálására Mándoki Zoltán vezérigazgató

vizsgálatot rendelt el. Értesülései szerint ennek egyik első lépéseként Vizsy Ferenc hétfőn számolt be a MÁV vezérigazgatóságán a nagy vihart kavaró sajtótájékoztatójának körülményeiről. Jelentésének tartalma egyelőre nem ismeretes. A cég személyszállítási főigazgatójának azonban előreláthatólag nem csak az utaskiszolgálásban tervezett változtatások kiszivárogtatása miatt kell magyarázkodnia.

A vidéki rendezvényen ugyanis a hírek szerint a főigazgató által tervezett költségcsökkentési elképzelések közül más is napvilágra került. Így például az is, hogy a MÁV gazdaságtalanul üzemelő néhány mellékvonalán úgynevezett egyszemélyes szolgálatot vezetnének be. Ennek a lényege az lenne, hogy a vasúti közlekedéssel kapcsolatos feladatokat a mozdonyvezetők végeznék a jövőben. Úgy tudjuk: a még nem egyeztetett tervek szerint a mozdonyvezetőkre várna a váltók állítása, a jegyek árusítása, ellenőrzése. *Népszabadság*

...

Tömegkatasztrófát akadályozott meg egy mozdonyvezető Londonban

Egy mozdonyvezető figyelmességének és lélekjelenlétének köszönhető, hogy sikerült elkerülni egy órai katasztrófát a londoni Waterloo pályaudvaron.

Véletlenül ugyanarra a vágányra irányítottak két egymással szemben közlekedő gyorsvonatot. Az éppen induló szerelvény éber masinistája azonban észre vette, hogy rossz pályán futott ki a vonata. Azonnal megállította mozdonyt. Éppen időben, mert alig 400 méterre tőle érkezett a brüsszeli Eurostar járat, amit szerencsére megállított egy pirosjelzés. A vasúttársaság közleménye szerint egy súlyos üzemi hiba vezetett majdnem a tragédiához. Ebben az időben ugyanis egy átmeneti áramszünet miatt kézzel állították a vágányokat. Most vizsgálják, hogy személy szerint ki követte el a hibát. A két vonaton összesen 400 ember utazott. *Forrás: ma.hu*

A mozdonyvezető okozta a tragédiát

A mozdonyvezetőre hárította a felelősséget a török vasúttársaság Törökország történetének legsúlyosabb vasúti katasztrófájáért, amelyben 37 ember vesztette életét, és 81 sebesült meg múlt csütörtökön Sakarya tartományban. Sebességtúllépéssel vádolja az Isztambulból Ankarába tartó expresszvonat vezetőjét jelentésében a vasút vizsgálóbizottsága, amelynek munkájában több európai ország szakértői is részt vettek. Egy értesülés szerint a nemzetközi szakértők egyöntetűen arra a megállapításra jutottak, hogy a katasztrófa fő felelőse a mozdonyvezető, mivel 118 kilométeres sebességgel haladt a pályán, amelyen legfeljebb 80 kilométeres sebesség volt megengedett.

Forrás: Népszabadság

• • •

Vasutas Országos Ultibajnokság 2004. Budapest

Első helyezett: Szabó IX. István dombóvári mozdonyvezető kolléga.

Gratulálunk!

• • •

Az utóbbi napokban több a baleset a vasúti átjáróknál

November 24-én kevesebb, mint 24 óra leforgása alatt több baleset is történt a vasúti átjáróknál. Szerencsére senki nem vesztette életét. Az érintett vasútvonalakon emiatt órákat késtek a személyszállító vonatok. A közúton közlekedők figyelmetlensége több mint 80 millió forintnyi kárt okozott a vasúttársaságnak. Ismeretes, hogy a vasúti átjáróknál bekövetkezett balesetek 96 százaléka a közúton közlekedők figyelmetlenségéből következik be.

Szombathely és Ják-Balogunyom között kedd este a fényisorompó tilos jelzése ellené-

re a sínekre hajtott egy szlovén autószállító kamion. Emiatt összeütközött egy szólóban közlekedő mozdonyral, amely kisiklott, a sorompó berendezés megrongálódott, s kár keletkezett a vasúti pályatesten is. A baleset bekövetkezte miatt hat óra hosszán át szünetelt a vasúti közlekedés, az utasokat szerda reggel autóbuszok szállították. Szerencsére a gépkocsivezető csak könnyebb sérülést szenvedett.

Újfehértónál egy áthaladó tehervonat oldalán ütközött egy mikrobusz, amely nem vette figyelembe a jól működő fény- és félsorompó tiltó jelzését. Rákos és Rákoshegy között a kerékpárját áttoló ember biciklijét sodorta magával a vonat. A kerékpárosnak itt is egyértelműen jelzett a fény- és félsorompó készülék, hogy tilos átmenni, mert vonat közeledik. Sajószentpéter és Kazincbarcika között a leengedett teljes, csapórudas sorompót törte le egy Lada típusú személygépkocsi.

Mindezekon felül négy helyen rongálták meg a sorompószerkezeteket, ugyancsak jelentős anyagi kárt okozva ezzel a vasúttársaságnak. A megrongált biztonsági szerkezetek helyreállítása forrásokat von el, ezekből az összegekből máshol fejleszteni lehetne a vasúti sorompókat. Ezek a rongálások egyaránt veszélyeztetik a közúton és a vasúton közlekedők biztonságát is.

A MÁV Rt. a közúton közlekedőktől azt kéri: fokozott figyelemmel közlekedjenek a vasúti átjáróknál, mindenképpen tartsák be a KRESZ idevonatkozó szabályait. Saját és utastársaik, valamint a vasúton utazók biztonsága érdekében álljanak meg a fényisorompó piros jelzése esetén. Az őszi, ködös időjárási viszonyoknak megfelelően lassabban és körültekintőbben közelítsék meg a vasúti átjárókat.

Az országban 5842 útátjáró szeli át a vasútvonalakat. A legutolsó vizsgált időszakban a balesetek 82%-a valamilyen szerkezettel biztosított átjárókban történt, ebből 60% fényisorompóval ellátott kereszteződésben. A rendőrséggel közös vasúti biztonsági ellenőrzések száma csak az idén meghaladta a 12 ezret, amelyek során 1100 esetben érdemi rendőri in-



tézkedést kellett végrehajtani. A balesetek túlnyomó részét, 95-96%-ban a közúti járművezetők figyelmetlensége okozta.

A vasúttársaság továbbra is azon van, hogy a fejlesztések eredményeként egyre több helyen legyenek biztonságos vasúti átjárók a magyar vasúthálózaton. Ebben az évben 400 millió forintot különített el a MÁV Rt. a beruházási keretéből a vasúti átjárók biztonságának növelésére. Ebből az összegből 62 vasúti átjáróban történik korszerűsítés, amit a Közlekedési Felügyelet ajánlásai alapján végez a

vasúttársaság. Idén 34 fénySOROMPÓT egészítettek ki fél-csapórúddal, 2 helyen szerelnek fel komplex biztonsági berendezést, 26 vasúti fénySOROMPÓNÁL az optikát váltják fel korszerűbbre. Egy új, komplex fény- és félsOROMPÓ felszerelési költsége egyébként 30-35 millió forintba, a fél-csapórúd felszerelése, a meglévő fényjelző készülék kiegészítése 10 millió forintba kerül.

Budapest, 2004. november 25.

Forrás: MÁV portál

Öröm

Mindig nagy élményt, örömet szerez, ha nyomtatásban olvashatjuk mindazon érzéseket, melyek valahol, valamilyen mértékben minden mozdonyvezető kolléga kincsei. Most Fegyverneki Szabó András versei jelentek meg IDŐVONAT címmel, melyhez gratulálunk a szerzőnek. Ízelítőül adjuk közre „ÉDESAPÁM” c. költeményét.

Dr. Borsik János

Fegyverneki Szabó András
a szerkesztő és kiadó szemével

Sínen haladunk, vezérelt az életünk. Az óránk egyre csak ketyeg. Az idővonat feltartóztathatatlanul robot velünk.

F. Szabó András életének zakatolásai rímekké váltak, a rímek tükörré, amelyet odatart a saját élete, munkatársai, környezete elé. Valódi szelvető alkat, bátor rímfaragó, érzékeny a kapcsolataiban. Megpróbáltatásai ellenére is derűs, vidám ember maradt. Könnyen barátkozó, nyílt, őszinte ember.

Az első kötetes költő versei sokatmondó ciklusokba rendezve kínálják magukat az olvasóknak.



Fegyverneken születtem 1943. október 27-én. Édesapám mezőgazdasági munkás, majd a vasútnál dolgozott. Édesanyám otthon nevelt bennünket. Az általános iskola elvégzése után kitanultam a géplakatos mesterséget. 1962-ben az első munkahelyem Budapesten a Kispesti Erőműben volt. Ezután MÁV dolgozóként – a szakosítóvizsga elvégzése után – dízelmozdonyvezető lettem Szolnokon. 1973-ban kerültem a Szolnoki MÁV Járműjavítóba mozdonyátvevőnek 1982-től a Törökszentmiklósi Állami Gazdaságban, ezután a Szolnoki Betonelemgyárban dolgoztam mozdonyvezetőként 1986-tól 1994-ig. A gyár felszámolása után sikerült újra a vasúthoz menni dolgozni, és innen mentem nyugdíjba 1998-ban.

Fiatalságom ideje alatt önszorgalomból megismerem az órák szerkezetét és különböző típusú órákat javítottam negyven éven át.

Egészségi okok miatt a szülőföldemet el kellett hagynom 2000-ben. Így kerültem az ország legmagasabb és legszebb hegyéhez, a Mátra lábához: Mátraderecskére.

Verset 1986-tól írok, remélem életem végéig. Első verseskötetemet ajánlom minden olyan embernek, akik szeretnek őszinte verset olvasni és van humorérzékük.

Mátraderecske, 2004

*Szabó András
MÁV nyugdíjas*

ÉDESAPÁM

édesapám tizenegyben született
környéki tanyavilágban nevelkedett
Édesanyját korán elvesztette
gyermekkorát árvaként kezdhetette

mostohája nemsokára akadt
az elemi iskolából is kimaradt
lett neki három féltestvére
csak őket vette az anyjuk az ölébe

a szobából bátyjával együtt kirekedt
az istállóban a priccsen nevelkedett
főtt ételt eleget csak akkor kaptak
ha az apjuknak panaszkodtak

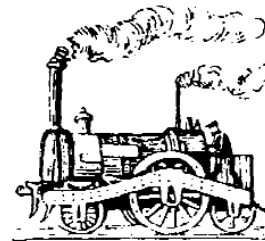
tizenéves alig múlt
máris a kasza után nyúlt
a háborúból kimaradt
az egyik bokája elszakadt

három évtized után nősült
nemsokára meg is öszült
három gyermeknek volt az apja
nagy szegénységben, mégis taníttatta

tanultunk tőle szorgalmat-tisztességet
idővel munkaszerető-képességet
csak a családjának élt és nem vedelt
néhanapján esküvőkön énekelt

három gyermekét tisztességgel kiházásíttatta
hatvannyolc évesen családját végleg itthagytta
számomra csakis ő volt a sérthetetlen szent
ki a családjá boldogulására szánt mindent

(1997)



T-Mobile Jobb velünk a világ T-Mobile

A Mozdonyvezetők Szakszervezete 2001 évben kötött együttműködési megállapodást a legnagyobb hazai mobil szolgáltatóval Westel Rt.-vel, – mely időközben T-Mobile Rt-re változtatta a nevét – kedvezményes mobilszolgáltatásra. Az elmúlt években – kollégáink igényeihez igazodva – több, kedvező változáson ment keresztül az a tarifacsomag, melyet, mint kiemelt ügyfelének, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének biztosít a T-Mobile Rt.

A rohamosan szaporodó előfizetések száma miatt november óta tárgyalásban vagyunk a mobilszolgáltatóval, mely tárgyalások december végén újabb kedvezmények bevezetésével sikeresen záródtak.

A szerződés-kiegészítés lényege, hogy az eddig biztosított – MOSZ tagoknak járó – kedvezményeket a mobil szolgáltató továbbra is fenntartja. **Az előfizetési díj január elejétől bruttó 500 Ft-tal megemelkedik. Még mielőtt bárki megijedne az emelkedéstől, tájékoztatjuk kollégáinkat, hogy a fenti alapidíj emelés miatt a MOSZ előfizetésében lévő összes telefon egymás között, belföldön, bármikor, korlátlanul díjmentesen hívható.**

A továbbiakban részletesen ismertetjük a megállapodás tartalmát.

A T-Mobile Rt. a Mozdonyvezetők Szakszervezetének, mint kiemelt ügyfelének a következő előfizetési csomagot biztosítja:

Havi alapidíj: **1.600 Ft** (Bruttó 2.000 Ft) (utólag, a számlázási ciklusban fizetendő)

Amennyiben a havi belföldi beszélgetés nettó forgalmi díja eléri az 1.600 Ft-ot, abban az esetben a szolgáltató az 1.600 Ft-os havi előfizetési díjat jóváírja az adott óra esedékes számlában.

Havi alapidíj: további **400 Ft.** (Bruttó 500 Ft), mely nem beszélhető le, de biztosítja, hogy a hívócsoporton belül térítésmentesen kommunikáljanak egymással a MOSZ előfizetői.

Összes előfizetés: bruttó 2.500 Ft.



A percdíjak továbbra is a mindenkori Partner 300 Light 40 díjcsomagnak megfelelőek.

Belföldi, vezetékes telefonra történő hívás esetén a percdíj csúcsidőben	21,00 Ft
Egyébidőben	18,00 Ft
munkaszüneti és ünnepnap	18,00 Ft
éjszaka	18,00 Ft
Belföldi, más mobil hívás esetén a percdíj csúcsidőben	36,00 Ft
Egyébidőben	24,00 Ft
munkaszüneti és ünnepnap	24,00 Ft
éjszaka	24,00 Ft
Hálózatban belüli hívás esetén a percdíj csúcsidőben	21,00 Ft
Hálózatban belüli hívás esetén minden egyéb időben (kivétel éjjel)	12,60 Ft
Hálózatban belüli hívás munkaszüneti és ünnepnap	12,60 Ft
Hálózatban belüli hívás esetén a percdíj éjjel	6,00 Ft
Hangpostás felhívása esetén a percdíj munkanap 07-16 h között	21,00 Ft
Hangpostás felhívása esetén a percdíjak minden egyéb időszakban	Díjmentes

A havi belföldi beszélgetésbe a telefonálás mellett beleértendő a fax és adatátvitel nettó forgalmi díja, valamint az SMS (**40 db/SIM/hó feletti**) nettó eseti díjai is.

A további SMS díjai az eddigi 30 Ft-ról 18 Ft-ra változtak.

A fenti árak nettó árak, a 25% ÁFA-t nem tartalmazzák

Havi alapidjban bennefoglalt szolgáltatások:

Hangposta, hívástartás, -átirányítás, -várakoztatás, -letiltás, hívószámkieljesítés, SMS (40 db/hó/SIM), fax postás, konferencia-beszélgetés, részletes számla, amennyiben a szerződés megkötésekor a számlafizető erre vonatkozóan nyilatkozik, hívásrészletező interneten keresztül, csak DATA- és Faxüzenet küldésére használható (hívószám nélküli) DATA- és fax szolgáltatás.

Hívásértesítő szolgáltatás

A T-Mobile Hívásértesítő néven 2003. október 1-től olyan új szolgáltatást kínál, amely azokról a hívásokról, amelyek nem érték el a hívott felet – pl. egy másik hívás miatt foglalt volt – SMS-ben ad tájékoztatást. A Magyarországon egyedülálló újdonsággal utólag minden hívási kísérletről értesülhetnek a kollégák, függetlenül attól, hogy a telefonjuk ki van kapcsolva, foglalt, esetleg a hívó nem hagy üzenetet a hangpostán.

A telefon készülékek megrendelésére jelenleg két lehetőség van. Az egyik, **hogy a készüléket a MOSZ központ hozatja ki**, és itt lehet átvenni, a másik, **hogy meghatalmazást adunk ki a kolléga részére, és a lakóhely szerinti megveszérőhelyen lévő T-Mobile Kirendeltségen megvásárolja**. Mindkét esetben – a szándék pontos feltüntetésével – az Igénylő lapot és a Megállapodást (két évig működtetni kell a készüléket) a MOSZ központba kell eljuttatni. Az upgrade vásárlás (hűségnyilatkozat lejárt utáni készülék vásárlása) kivételével a 2.000 Ft kiegészítő tagdíjat a készülék, illetve SIM kártya átvételekor, helyi vásárlás esetén a tisztségviselő útján, vagy személyesen kell a MOSZ központba befizetni. Fontos, hogy amennyiben a lakóhelyen vásárolják a készüléket új előfizetéssel, a kapott telefonszámot a nyilvántartás részére be kell diktálni.

Minden tagcsoport részére eljuttattuk e-mail útján az új típusú nyomtatványokat. Kérem, hogy ezeket használják, mert a régieket (Westel-est) már nem fogadja el 2005-től a mobil szolgáltató.

Díjcsomag módosításhoz szükséges nyomtatványok: Igénylő lap, Megállapodás, Előfizető változása (szerződés módosítás), Előfizetői szerződés melléklete, Lemondó nyilatkozat, Átvállaló nyilatkozat. A nyomtatványokat minden hónap 18-ig juttassák be, mert, ha 20-ig beküldjük a szolgáltatónak, akkor a következő hónap 1-től már az új díjcsomaggal számolnak.

Új előfizetéshez, SIM kártya vásárláshoz, upgradhez (hűségnyilatkozat lejárt, és csak készüléket kíván vásárolni) szükséges nyomtatványok: Igénylő lap, Megállapodás.

Kiss László
elnök

Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár



Tájékoztató a Vasutas Nyugdíjpénztár küldöttközgyűléséről

Növekvő vagyon, biztonságos befektetési politika.

A Vasutas Önkéntes és Magánnyugdíjpénztár 2004. december 7-én tartotta Küldöttközgyűlését, ahol elfogadásra került a két Pénztári Ágazat hosszú távú tervekre alapozott 2005. évi pénzügyi terve és az Alapszabály módosítása.

A beszámolóból kitűnt, hogy a Vasutas Nyugdíjpénztár mindkét Ágazatánál biztosított a 2004. évi pénzügyi terv teljesülése. Az Önkéntes Ágazat 2004. évi záró taglétszáma 39.000 fő, az önkéntes pénztártagok vagyona eléri a hosszú távú tervben foglaltaknak megfelelően a 15 milliárd Ft-ot. A Magán Ágazat 2004. évi záró taglétszáma 8.600 fő, a magán-pénztári tagok vagyona a hosszú távú tervvel összhangban 4 milliárd Ft.

Kiemelkedően jól alakultak a hozamok ebben az évben. Az első három negyedévben elért hozam 14,7 %. Ennek eredményeként az egyéni számlákra eddig felosztott hozam az Önkéntes Ágazatnál több mint kétszerese, a Magán-pénztári Ágazatnál hatszorosa a 2003. évi összegnek.

A Nyugdíjpénztár 2005. évre az Önkéntes Ágazatnál 3.000 fős tagdíjfizetői létszám növekedéssel számol, amelyből 960 fő új belépő, 2000 fő pedig újra tagdíjfizetővé váló pénztártag. Az egységes tagdíj változatlanul havi 5.300 Ft. Az egységes tagdíjon felüli többlet tagdíj évi 150.000 Ft-ig sávokban oszlik meg az alapok között. A 150.000 Ft-on felüli rész teljes összegben kerül a pénztártag egyéni számlájára, nem oszlik a három alapra.

A biztonságos befektetési politikára alapozva 2005. év végére az önkéntes pénztártagok vagyona eléri a 19 milliárd Ft-ot.

A Magánágazat jövő évi terve 867 fős taglétszám növekedéssel számol. A tagdíjbevételnél 9%-os bérfejlesztéssel számolva a Nyugdíjpénztár 1,1 milliárd Ft-os tagdíjbevételt tervez. A 2005. évi pénzügyi tervben foglaltak teljesülésével a magán-pénztári tagok vagyona év végére 6 milliárd Ft lesz.

Az Alapszabály 2005. évi módosítását elsősorban a sávok rendszerű tagdíjfizetés és a 2005. január 1-jével hatályba lépő jogszabályi változások tették indokolttá. Ezen túlmenően pontosításra és kiegészítésre került a pénztári szolgáltatók, az üzleti titok és a tagi kölcsön szövegrész.

A Nyugdíjpénztár Igazgatótanácsa nevében dr. Kurucsai László az igazgatótanács elnöke megköszönte a pénztártagok bizalmát és a küldöttek együttműködő, segítőkész munkáját.

Megerősítette, hogy a Vasutas Nyugdíjpénztár célja töretlenül a stabilitás, a függetlenség megtartása és a pénztártagok vagyonának biztonsága.

A Vasutas Nyugdíjpénztár távlati célja változatlanul a pénztártagok érdekében dolgozni és a biztonságos befektetési politika alapján a pénztártagok vagyonát növelni, abból a célból, hogy a pénztártagok egyéni számláján felhalmozott összeg a nyugdíjas évekre biztonságos megélhetést nyújtson a társadalombiztosítás keretében folyósított nyugdíj kiegészítéseként. Budapest, 2004. december 9.



A GYERMEKVASÚT BEMUTATÁSA

Az építés

Az Úttörővasút építésének gondolata 1947-ben vetődött fel először. Többféle helyszínt is szóba jött:

Gödöllőn a királyi nyaraló környéke, vagy például a Margitsziget. Végül is a Budai-hegyvidéket jelölték ki, mert így nemcsak a gyermekek szórakozását és nevelését szolgálja, de a kirándulónak is megkönnyíti a festői hegyvidék látogatását. Fontos szempont volt a Csillebércen létesítendő Úttörőtábor megközelíthetősége is.

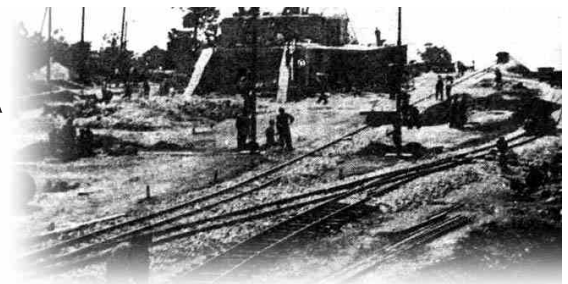
A kisvasút kezdőpontjául a Széchenyi-hegyet jelölték ki, hogy csatlakozást biztosítsanak a Fogaskerekű Vasúttal. A végpont az első tervekben még Zugliget volt, de a nagy szintkülönbségre és a rövid távolságra tekintettel ezt később elvetették. Ekkor választották Hűvösvölgyet a másik végállomásnak.

A vasutat 1848 Centenáriumára kívánták a forgalomnak – és a gyermekeknek – átadni. Tekintettel azonban a rövid időre és a hegyi vasút építésével járó összetett feladatokra, a vasutat szakaszosan helyezték üzembe.

A Széchenyi-hegy tetején a Rege és a Hegyhát út találkozásánál kezdődött meg az építkezés 1948. április 11-én, s ma már szinte hihetetlen, hogy 66 munkanap alatt elkészült az első szakasz, három állomás (Széchenyi-hegy, Úttörőváros, Előre) valamint egy megállóhely (Normafa) 3,1 km hosszúságban. Az első szerelvény 1948 július 31-én ünnepélyes megnyitó keretében indult útjára.

Az építkezés rohamléptekkel haladt. Egy év múlva újabb két állomást (János-hegy, Ságváriliget) adták át. Ezen a szakaszon az építőknek lényegesen nehezebb terepviszonyokkal kellett megküzdeniük. Át kellett vágniuk egy mészkővonulatot, és a meredek hegyoldalon több támfalat és bélést kellett emelniük.

A teljes vonalat 1950. augusztus 19-én helyezték üzembe. Megépült a Kis-Hárs-hegy megállóhelyen és Hárs-hegy állomáson át a pálya utolsó szakasza Hűvösvölgyig. (Kis-Hárs-hegy megállót



1951-ben megszüntették). E szakasz terepviszonyai tették leginkább próbára az építőket: két hidat, és egy 198 m hosszú, patkó alakú alagutat kellett elkészíteniük. 1951 óta üzemel a Hűvösvölgyi Vontatási Telep, melynek egyik érdekessége a fordítókorong.

Az 1973-ban tartott 25 éves jubileumi ünnepség alkalmából Ságváriliget állomáson az addigi váltózáras biztosítóberendezést Dominó-55 típusúra cserélték. A 70-es évek közepe táján Normafa megállóhelyet (eredeti helyétől kb. 400 m-re) a felépült Olimpia szállóhoz, és a 21-es busz megállójához helyezték át. 1979-ben a Konkoly Thege Miklós úti átjáróban a teljes csapórudas sorompót fénysorompóra cserélték.

Az eredetileg 23,6 kg-os (i) sínekből épített pálya az elhasználódás és a fenntartási lehetőségek szűkülése nyomán 1989-re forgalomveszélyessé vált. Dönteni kellett végleges lezárásáról vagy átépítéséről. A MÁV Keleti PFT Főnökség Műszaki Kollektívája az átépítés három ütemben történő lebonyolításáról döntött. 1990 július 6-tól a szerelvények a pálya teljes hosszában az újonnan lefektetett – a nagyvasútról kiváltott, de itt megfelelő – 48-as síneken közlekedtek. A vonalon 8 kitérőt új, rugalmas kivitelűre cseréltek (egyedi gyártású szerkezetek), melyek a forgalombiztonság érdekében kampózárral is el lettek látva. Több kitérő cseréjére került sor a vontatási telep vágányzatában is. A lassújelek nagy része azonban továbbra is megmaradt, mert a felépítménycserét követően a vágány nem lett szabályozva. Erre 1995-ben került sor, mikor is a Jászkisérien gyártott keskeny nyomközű aláverőgép – próbaüzeme során – a szükséges szabályozási munkákat elvégezte.

Szintén 1995-ben a Gyermekevasút Főnökség Kollektívája a PFT szakaszmérnök vezetésével, társadalmi munkában, János-hegy II. vágányát (mely a felújításból kimaradt) kicserélte, forgalombiztos állapotba hozta.

Forrás: MÁV portál

SZILÁNKOK

Felrombolás

Ugye, milyen hülyén hangzik? Pedig ugyanolyan nyelvi megoldással képzett szó, mint a „leépítés”.

A leépítésről jut eszembe: a holland mozdonyvezető szakszervezeti kollégák panaszkodtak, hogy a holland államvasutakat is szétszedték, privatizálják, egyes részeit leépítik. Elnézve a holland vasutakat, nálunk 10 év szakadatlan fejlesztés sem lenne elég ahhoz, hogy a magyar vasút eljusson oda, ahova a hollandot leépítették.

NL



A léggör nő, a helyzet fokozódik

„Azt szeretnénk, ha a bizalom léggöre növekedne közöttünk.” – mondja az egyik reprezentatív szakszervezet alelnök asszonya.

Ha mindenki az általuk gyakorolt stílusban tárgyalna, valóban nőhetne a bizalom léggöre, és előbb-utóbb létrejöhetne egy jó nagy léggör. Csak megállapodások nem születnének.

NL



A gyanú árnyéka

„A mozdonyvezetők bizonyára nem szeretnének abba a gyanúba keveredni, hogy ők 13%-os béremelést kapnak, miközben a többi vasutasé csak 9,5!” – hangzik el a bérvitában a munkáltatói oldalon, válaszként a VSZ aggodalmára.

Hát dehogynem szeretnének, csak az a fontos, hogy alapos legyen a gyanú!

NL



Átmeneti budihiány

„Átmeneti állapotok vannak a munkaköri besorolásoknál. Már rég nincs ilyen munkakör, mégis ha jártok-keltek az épületben, sok helyen látni osztályvezető-helyettes feliratú helyiségeket.

Viszont nem látni „Férfi WC” feliratú helyiségeket, tesszem hozzá én gondolatban, ugyanis az összeset egyszerre tatarozzák.

A két probléma közül abban a pillanatban az utóbbit nagyobb éreztem.

NL



Határozatképtelenség

A december 7-i VÉT átmenetileg határozatképtelen volt, mert a MÁV Rt. delegációját nem legalább vezérigazgató-helyettes vezette. (Ez van az ügyrendben.) Aki vezet, az legalább kompenzációs főosztályvezető volt, aki ugyan határozatképesnek vallotta magát, de ő meg kócos volt. Ráadásul nem sikerült tisztázni, hogy a főosztály a kompenzációs, vagy ő maga, ezért a VÉT rövid vita és hosszabb felugrások után konzultáció keretében folytatta a kölcsönös vádaskodást.

NL



Vonatszerencsétlenség történik, 200 ember meghal és nincs más szemtanú, csak Józsi bácsi, Pista bácsi és a mozdonyvezető.

Rendőrök kérdezik Józsi bácsit, hogy mi is történt:

– Háát látom, hogy gyün a vonat, oszt egyszer’ csak le a sínről, át a mezün, oszt be a szénakazalba. Megállapítják Józsi bácsiról, hogy nem normális és kérdezik Pista bácsit:

– Háát látom, hogy gyün a vonat, oszt egyszer’ csak le a sínről át a mezün, oszt be a szénakazalba. – mondja Pista bácsi.

A rendőrök megállapítják Pista bácsiról is, hogy nem normális, és megkérdezik a mozdonyvezetőt:

– Jövök a kanyarban és látom, hogy egy cigány fekszik a sínek között. – mondja a mozdonyvezető.

Mire a rendőr:

– Ember, ha elüti a cigányt, akkor ez a 200 ember életben maradt volna!

Azt mondja mozdonyvezető:

– Így gondoltam én is, de aztán a cigány egyszercsak le a sínről, át a mezön, oszt be a szénakazalba



Mozdonyvezető körbekukkant a sorompónál:

– Kamion nincs, a többi nem ellenfél.

I. sz. módosítás

a 2005. évi Mozdonyvezetők Évkönyvéhez
124. oldalhoz pótlólag felvenni

A Mozdonyvezetők Szakszervezeténél a pusztaszabolcsi kollégák valójában önálló tagsoportot nem alkotnak. Az évkönyvben viszont a székesfehérvári tagjaink között nem soroltam fel őket. Jó vasutas módszer szerint ezért bocsanatkéreként a módosítás mellett döntöttem.

Üdvözlettel,

Dörnyei Szilárd szerkesztő

Pusztaszabolcsi „tagsoport”:

Boros József, Czeiner Ferenc, Dala János, Dombrovski Tamás, Fakó Lajos, Filótás Mihály, Gili János, Györgyi István, Hingyi István, Hódosi Attila, Horváth István, Huszár István, Kalamár Ferenc, Kátóna Zoltán, Kókai Károly, Kolonics Zoltán, Kovács Zoltán, László Attila, Lendvai István, Mészáros János, Mihalek László, Nagy Róbert, Nagy Sándor, Rédlí Lajos, Rózsa Róbert, Szuneman László, Tóth József, Tóth László, Trupulai Attila, Vince Imre, Vörös István.



ALAPÍTVÁNYUNK: MOZDONYVEZETŐK A BIZTONSÁGOS ÉS EGÉSZSÉGES ÉLETÉRT

Segít a nehéz helyzetbe került
mozdonyvezetőkön és családtagjaikon.
Ha adód egy százalékkal támogatsz,
ÖNMAGADAT is támogatsz!

Több 1% = több lehetőség!

Az alapítvány támogatása a szolidaritás
legkifizetődőbb formája!

A felhasználást közvetlenül ellenőrizheted,
az alapítvány ülései nyilvánosak!

Adószámunk: 18174432-1-42

**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