

ÖSSZETARTUNK:

A VASUTASOK  
SZOLGÁLATÁBAN

2010  
19.  
évfolyam  
IV. sz.



*szabad*

**VASUTASOK**  
**szabad**



Naponta  
frissül a  
[www.vdszsz.hu](http://www.vdszsz.hu)

A XXI. század  
szakszervezete

A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

ALAPÍTVA: 1991. MÁJUS

# MÁVÁRI HÍRÖSSZEFOGLALÓ (1.)

**Észrevétel a „Kiért sztrájkol a MÁV?”**

című interpellációra

Tömeges elbocsátásokra  
készül a MÁV

Botrány  
az üvegházban

**Mi történt Görögországban?**

A Pánhellén Vasutas Szakszervezet tájékoztatója

## PRAKTIKUS KÉRDÉSEK AZ ÜDÜLÉSI CSEKKEL KAPCSOLATBAN

### Mi az Üdülési Csekk?

Az Üdülési Csekk névre szóló, készpénzt kímélő fizetőeszköz.

### Ki kaphat Üdülési Csekket? (adókedvezménnyel)

Munkavállaló, szakszervezeti tag, nyugdíjas, gazdasági társaság személyes közreműködő tagja és mindenzen személyek közeli hozzátartozói, szakképzőiskolai tanuló és a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány pályázatait alapján szociálisan rászorulóak.

### Ki adhat Üdülési Csekket? (adókedvezménnyel)

Munkáltató, szakszervezet, a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány.

### Milyen adókedvezményt biztosít az SZJA törvény az Üdülési Csekk-juttatáshoz?

A kifejtő számára a minimálbér mértékéig, azaz 2010-ben 73 500 Ft-ig 25%-os kedvezményes SZJA köteles az Üdülési Csekk-juttatás (magán-személynek továbbra is adó- és járulékmentes). A Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány által pályázat útján, Üdülési Csekk formájában juttatott támogatás a szociálisan rászorulóak részére adó- és járulékmentes.

### Hogyan lehet Üdülési Csekkhez jutni szociális rászorultság alapján?

Amennyiben az egyén saját maga nem tudja biztosítani életminőségének javítását, akkor elsősorban a családjától, majd jelenlegi vagy korábbi munkahelyétől, illetve tágabb környezetétől, pl. önkormányzattól várhat segítséget. Amennyiben az előzőekben felsoroltak nem tudnak az egyénnek segíteni, akkor a civil szervezetek – többek között a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány – támogatására lehet számítani. További részletek: [www.udulesicsekk.hu](http://www.udulesicsekk.hu).

### Meddig lehet felhasználni az Üdülési Csekket?

Az Üdülési Csekk felhasználhatósága a gyártás dátumától számított 1 év. (Az érvényesség dátuma szerepel a csekken.)

### Árruházható-e az Üdülési Csekk?

Nem. Csek az használhatja fel, akinek a nevére kiállították. Az Üdülési Csekk más nevére történő átadására nincs mód. A csekk tulajdonosa azonban kifejezheti a társaságban lévő személyek által igénybe vett szolgáltatásokat is.

### Készpénzre átváltható-e az Üdülési Csekk?

Nem.

### Visszaadnak-e az Üdülési Csekk értékből?

Nem. A csekk értékből az elfogadóhelyek nem adnak vissza készpénzt, ezért célszerű a címleteket úgy megválasztani, hogy a szolgáltatás díját inkább készpénzzel keljen kiegészíteni.

### Hol lehet felhasználni az Üdülési Csekket?

A Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvánnyal, ill. annak háttérintézményeként működő Nemzeti Üdülési Szolgálat Kft.-vel szerződéses viszonyban álló közel 15 000 elfogadóhelyen használhatja fel fizetőeszközt. Az elfogadóhelyek címistája fotókkal, árakkal, tájékoztatókkal a [www.udulesicsekk.hu](http://www.udulesicsekk.hu) honlapon található meg vagy az Alapítvány által terjesztett egyéb kiadványokban, melyek ügyfélszolgálati rotdában elérhetőek.

### Mit jelent az Üdülési Csekk Plusz minőségjelzés?

Azon szolgáltatók használhatják ezen jelzést, akik az Üdülési Csekkkel érkező vendégeik számára kedvezményt vagy plusz szolgáltatást nyújtanak.

### Lejárt Üdülési Csekket elfogadnak-e valahol?

Nem. Lejárt csekk nem fogadható el fizetőeszközként, cseréjére vagy névértéken pénzben történő megtérítésére nincs lehetőség.

### Meghosszabbítható-e az Üdülési Csekk?

Igen. Az Üdülési Csekk érvényességének meghosszabbítása (cserével) – érvényességi időn belül – személyesen kezdeményezhető saját ügyfélszolgálati irodánkban, illetve postacímünkre küldött kérvényben, az eredeti csekkek mellékelésével. Az Üdülési Csekket újragyártásának díja a cserélendő csekkek összértékének 10%-a + áfa, de minimum 1000 Ft + áfa. Az Üdülési Csekket átvételére kizárólag a kezelési díjról kiállított számla kísérő levelében feltüntetett irodában van lehetőség, a kezelési díj bankszámlánkon történő jóváírását követő 15 munkanap elteltével, külön értesítés nélkül.

### Mit tegyen, ha elveszett az Üdülési Csekk?

Az Üdülési Csekk elvesztése esetén leutítható írásos bejelentés formájában az 1593 Budapest, Pf. 737 címen vagy a (06-1) 319 7511 faxszámon, az erre rendszerezett formanyomtatványon ([www.udulesicsekk.hu](http://www.udulesicsekk.hu)). A bejelentésnek tartalmaznia kell a támogató szervezet nevét, az elvesztett csekk darbszámát, értékét és sorszámát, felhasználójának nevét és értesítési címet.

### Egyszerre kell-e felhasználni vagy több alkalommal is felhasználhatóak az Üdülési Csekkek?

Nincs megkötés a felhasználást illetően. Az egyes csekkek egymástól eltérő időpontban és helyszínen, például több hétvégi program során is beválthatóak.



### Fel lehet-e használni az Üdülési Csekket külföldön?

Nem. Az Üdülési Csekk-rendszer célja, hogy mind többen hazai szolgáltatók segítségével pihenjenek, kapcsolódjanak ki, üdüljenek.

### Kerhet-e az elfogadóhely többet azért, mert csekkek fizetnek?

Nem. Az Üdülési Csekket az elfogadóhelyek névértéken, azaz a csekken feltüntetett értéken fogadják el. Sikernem könnyelhető el, hogy egyre több szolgáltató plusz kedvezményt biztosít az Üdülési Csekk felhasználóinak.

### MILYEN SZOLGÁLTATÁSOKAT FIZETHET ÜDÜLÉSI CSEKKEL?

Az Üdülési Csekk a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvánnyal illetve annak háttérintézményeként működő Nemzeti Üdülési Szolgálat Kft.-vel szerződésben lévő közel 15 000 elfogadóhelyen használható fel a következő oldalakon jelölt belföldi szolgáltatókra.



Az elfogadóhelyeket a helyszínen mátrixa jelzi:  
Üdülési Csekk ELFOGADÓHELY jelzéssel.

Kérjük rendelkezzen befizetett személyi jövedelemadója 1%-áról, hogy egy újabb szociálisan rászoruló üdülhessen az Ön segítségével!  
Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány  
Adószám: 18004456-1-42

További információk:  
1593 Budapest, Pf. 737.  
[www.udulesicsekk.hu](http://www.udulesicsekk.hu)  
Tel: 06 1 248 2150

# MVÁRI HÍRÖSSZEFoglaló (1)

## „Kiért sztrájkol a MÁV?”

**E**zt a címet viseli Dr. Józsa István szocialista országgyűlési képviselő álságos interpellációja a MÁV-val kapcsolatban, ami alább elolvasható.

**Dr. Schmitt Pál**  
Az Országgyűlés elnökének  
Helyben

Interpelláció

### Tisztelt Elnök Úr!

A Hárszabály 90. §-a alapján interpellációt kívánok benyújtani a Nemzeti Fejlesztési miniszterhez  
"Kiért sztrájkol a MÁV?"  
címmel.

*Tisztelt Miniszter Úr!*

Immár húsz esztendeje annak, hogy a hazai rendszerváltást követően a Magyar Államvasutak is üzleti érdekelttségű vállalkozássá alakult. A monopolhelyzetben lévő, állami közfeladatot ellátó mamutintézmény, üzleti érdekeken alapuló tarifája és szolgáltatásának minősége nem áll arányban azzal a szereppel, amelyet a magyar lakosság érdekében be kellene töltenie.

Ezért az lenne a kérdésem a Tisztelt Miniszter Úrhoz, mivel magyarázza azt, hogy a felügyelete alá tartozó Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság az évente, szinte menetrendszerűen megtartott munkabeszüntetései miatt hatalmas vagyoni és nem vagyoni kárt okoz a magyar – és külföldi – utazók tömegeinek?

Honfitársaink milliói vannak kiszolgáltatva ennek a korántsem ügyfél-centrikus szemléletnek, ezért kérem, válaszoljon a Tisztelt Miniszter Úr a kérdéseimre.  
Kiért sztrájkol a MÁV?

Budapest, 2010. május 18.  
*Tisztelettel*

**Dr. Józsa István**  
országgyűlési képviselő  
MSZP

## Észrevétel a „Kiért sztrájkol a MÁV?” című interpellációra

**Dr.** Józsa István parlamenti képviselő interpellációt nyújtott be a Nemzeti Fejlesztési miniszterhez „Kiért sztrájkol a MÁV?” címmel. Természetesen nem hagyhattuk szó nélkül az abban felvetetteket.

**Dr. Józsa István**  
Országgyűlési képviselő  
MSZP

Ikt.: 794/2010.  
Tárgy: Tájékoztatás  
interpelláció ügyében

Országgyűlés Hivatala  
1358 Budapest, Széchenyi rkp. 19.

### Tisztelt Képviselő Úr!

Ön 2010. május 18-án interpellációval fordult a nemzeti fejlesztési miniszterhez „Kiért sztrájkol a MÁV?” címmel. Az interpellációt tartalmazó levelet



**RAJTA  
VAGYUNK!**



**www.vdszsz.hu**



hozzánk is eljuttatták, így mivel kétségtelenül érintettek vagyunk e kérdésben, időt szántam az abban foglaltak tanulmányozására.

Bizonyos dolgokat nem értek. Ui. Első olvasásra úgy tűnik, mintha egy laikus testvér naívvul rácsodálkozna a történetekre, és a tájékozatlanságból adódóan csak egy bugyuta kérdést lenne képes megfogalmazni. Azonban, ha az aláírást nézem, akkor nem volt nehéz rájönni arra az örvendetesnek csak végtelen elfogultsággal nevezhető tényre, hogy Ön 2002. óta tagja hazánk Országgyűlésének. Ebből adódóan az elmúlt és az aktuális, a társadalmat jelentős mértékben érintő eseményekkel tisztában kell lennie. Nem beszélve arról, hogy a parlamentben és az önkormányzatban eltöltött sok-sok év során a jogban való minimális jártasságra is szert tett.

A kérdése feltevése az utóbbi vélelmezésemet romba dönti, mivel egy intézmény sztrájkja jogilag abszurd kategória, értelmezhetetlen. Sztrájkolni a Magyar Köztársaság Alkotmánya szerint csak a munkavállalóknak van lehetősége, jelen esetben a vasutasoknak.

Azt pedig, hogy a vasutasok kiért sztrájkoltak, úgy ítélem meg, felesleges megkérdeznie. Az Ön pártja és az SZDSZ jeles képviselőinél nem egyszer tettünk kísérletet arra, hogy levelezések és tárgyalások során elismertessük azon megállapodásokat, ígéreteket, amelyeket különböző megbeszéléseken felénk tettek. Kértük, követeltük, hogy mindezeknek szerezzenek is érvényt. Az Ön elvtársai azonban egyszerűbbnek gondolták, hogy jó szokásukhoz híven letagadják azt, amiben korábban megállapodtak, amit ígértek. Így vették semmibe nem csak a vasutasokat, hanem azon honfitársak millióit is, akikre most álságosan hivatkozva, oly hamis aggodalmaktól terhes interpellációt fogalmazott meg a miniszter felé.

Egyébként, ha előbb eszmél és pl. a vasutasoknak tett teljesítményükre igéretesek okán, mondjuk tisztességétől vezérelten e pompás interpellációra már 2007-ben sort kerít, talán (bár nem biztos) szakszervezetünk a MÁV-val, ill. a tulajdonossal egyezsége juthatott volna a legalább pár, de lényeges követelés vonatkozásában.

Kiért sztrájkoltunk tehát? A társadalomért, családkért és magunkért. Hiszen mik azok a követelések, amik miatt 2007. novemberétől kezdődően oly gyakran kellett a vasutasoknak a sztrájkjogukkal élni? A teljesség igénye nélkül a legfontosabbak közül egynehány.

A mellékvonalak embertelen megszüntetése, ill. a személyszállítás szüneteltetése miatt; hiszen több tízezer család kényszerült megszokott utazási szokásait feladni, számukra jelentős többletkiadás vállalásával eljutni munkahelyekre. Azok edig, akik szűkös javaikból nem tudtak átcsoportosítani, állásukat elvesztették, a munkaerőpiacról kiszorultak és gyarapították a munkanélküliek nyomorúságos táborát.

A szégyenletes egészségbiztosítási törvénytervezet elfogadása ellen. A sztrájkjainkat követően – mivel a társadalom akarata ellenére Önök és a történelem szégyenkútjába zuhant koalíciós cinkosaiak törvényt emelték – szakszervezetünk részt vett azon népszavazást kezdeményező aláírásgyűjtésben, amelynek eredményeképpen Önök – félve a csúfos kudarctól – a törvényt végül kinjukban, félve a megalázó ismételt népiteléttől, nyűszítve visszavonták.

Az árufuvarozási üzletág privatizációjából származó, több mint 100 milliárd forintos eredményből – amelynek létrehozásában a vasutasságnak jelentős és elvitatathatlan érdemei vannak –, követeltük azon részt, amelyet egyébként egy Kóka János nevű miniszterrel megállapodásban meghatároztunk. Az pedig mondhatni megszokott, hogy János inkább az ország szemébe hazudott, mintsem hogy állja adott szavát.

A vasút szétdarabolásának egyenes következménye, hogy a vasutas munkavállalók egy része kiszolgáltatott helyzetbe került, ennek ellensúlyozására a korábban alkalmazott ún. „kihelyezési pótlék” rendszerének fenntartását követeltük.

Nem nyugodtunk bele, hogy évről-évre vasutasok ezrei veszítik el munkahelyeiket, és nyugellátásra is csak egyre idősebb korban számíthatnak.

Úgy vélem, a felsoroltak is bőséggel elegendőek ahhoz, hogy interpellációját visszavonja, és elnézést kérjen honfitársainktól, hogy az Ön pártja a regnálása alatt olyan helyzetet teremtett, amely miatt nem volt más választása szakszervezetünknek, mint az eredménytelen kollektív munkaügyi vitákhoz tartozó sztrájkfelhívások kiadása.

Dr. Herczog László egyébként 2008. elejétől kezdődően rendszeresen részt vett az egyeztető tárgyalásokon. Így, mint a vasúti közlekedés helyzetét vizsgáló albizottság bizonyára oszlopos, nélkülözhetetlen és bölcs tagja, amennyiben kérdéssel fordult volna a közvetítőhöz, nem kétséges, részletes és korrekt válasszal szolgált volna. Arról pedig egész egyszerűen tudnia kellett, hogy a MÁV-vállalatcsoport menedzsmentje a tulajdonosi tiltás miatt került abba a helyzetbe, hogy érdemi tárgyalást nem folytathatott. Helyette viselni kellett a sztrájkok okozta következményeket. Nem beszélve arról a se nem etikus, se nem jogszerű magatartásról, hogy hű vazallusként a sztrájkolók és a sztrájkolni szándékozók megfélemlítésére unos-untalan a bíróságok fordultak a sztrájkok jogellenességének megállapítása érdekében. Mindhiába, a Magyar Köztársaság bíróságai egyetlen egy alkalommal sem adtak helyt a kérelmüknek.

Egyébként interpellációja miatt felöltött bennem a költő régmúltjának hitt kétségbeesett – szomorú, de ma is igaz – kiáltása: „...*Oly korban éltem én e Földön, mikor az ember úgy elaljasult...*”

Istennek hála, mint ahogy abban a korban úgy most is, csak kevesekre vonatkozik e szörnyűség. Éppen ezért joggal bízom abban, hogy a közeljövőben egyezsége tudunk jutni az összes eddigi sztrájkjal támogatott követelésünkben, és ezért nem kell tovább morfondírozni azon, „*Kiért sztrájkol a MÁV*”.

Budapest, 2010. június 07.

Üdvözlettel:

**Bárány Balázs Péter**  
alelnök

## Tervek a bolgár nagysebességű vasútra

Alexander Tsvetkov bolgár közlekedésügyi miniszter bejelentette, hogy az ország első, Szófiát és Plovdivot összekötő nagysebességű vasútvonala 3 éven belül elkészül.



Nyolc vállalat nyújtotta be pályázatát a 290 km-es vonal megépítésére. A munkálatok még nyár előtt elkezdődhetnek. A Szófia-Burgasz, Plovdiv-Burgasz vonalak lehetnek a következő állomásai a bulgáriai nagysebességű vasúthálózat építésének, melyek becsült költsége eléri a 3 milliárd eurót (kb. 831 milliárd HUF-ot).  
(Forrás: EU Infrastructure)

## Újbóli konzultációt kezdeményeztünk a MÁV-nál

**A** humánpolitikai igazgatónő miatt botrányba fulladt május 26-i konzultáció újbóli megtartását kezdeményeztük.

Az ominózus ülésen az általunk felvetett napirendi pontok egyikére sem kaptunk érdemi, megnyugtató választ. Tisztázandó továbbá az is, hogy a munkáltató milyen indíttatásból kezeli le szakszervezetünket, tagjainkat, valamint a vasutasokat.

## Botrány az üvegházban

**V**ÉT-ülés ugyan nem volt május 26-án, viszont az látszott, hogy a munkáltató módfelett készült az eseményre, mivel a humánerőforrás igazgató boldogan lobogtatta az András Miklós elnök-vezérigazgató neve által jegyzett menlevelet, mondván: ezzel felmentést kapott a szakszervezetünk által javasolt napirendi pontok megválaszolása alól, hiszen a levél szerint ezek nem VÉT-re való kérdések. Hogy mégis milyen fórumra valók, arról nem szólt a levél, azt az olvasó fantáziájára bízta.

Sportszerűtlen, mitöbb álságos dolognak tartjuk, hogy a humán igazgató azzal szórakozik, hogy a többi között ilyen tartalmú leveleket tol az elnök-vezérigazgató keze alá, aki nyilván megbízik munkatársaiban, és azokat jóhiszeműen aláírja.

Természetesen, felvilágosítottuk a munkáltató képviselőjét, hogy ezzel a mutatványával a Munka törvénykönyvét még nem sikerült átíratnia. Az Mt. ugyanis szerencsére nem tér ki arra, mit lehet és mit nem lehet az érdekegyeztetés során megtárgyalni. Ezt az okfejtést dr. Nemeskéri Kutlán Endre, a MÁV Zrt. egyébként kiváló jogásza is elismerte. Ami azért nála ritkaság.

Még az ülés elején indítványoztuk, hogy a MÁV segítse az árvíz, belvíz miatt károsult vasutasok családjait. Az általunk segélyre javasolt keret mintegy 50-100 millió forint közötti lenne, ami az elszenvedett károk és a MÁV más cégek irányába tett nagyvonalú gesztusát (pazarlását) tekintve igazán méltányos. Az üvegesen ránk meredő, értetlen tekintetek láttán felajánlottuk segítségünket, honnan lehetne ezt az összeget játszani könnyedséggel előteremteni, ha a munkáltató elegendő fantázia híján esetleg mégse találna ehhez forrást. Zsoldos Marianna azonban e felajánlástól is mereven elzárkózott. Mitöbb, a csapatában játszó egyik kiválósága a munkásszállók térítési díjainak mérséklését kérő korábbi javaslatunkhoz hasonlította

az árvízsegély kifizetésére irányuló kérésünket: szerintük a vasutasoknak a biztosítást kellett volna fizetni, aminek volumenét olyan nagyságrendűnek nevezték, mint amilyen a munkásszállók bérleti díja.

Nem kaptunk választ arra a kérdésünkre sem, hogy a keletkezett károk biztosító által nem térített részének hány százalékát vállalná esetleg mégis segélyként megfizetni a MÁV a természeti csapással sújtott vasutasok részére. Ahogy arra sem, hogy az a munkavállaló, akinek a belvíz okozta károkra nem terjedt ki a biztosítása, és, mondjuk ezáltal milliós vesztesége van, mennyit remélhetne a MÁV-tól segélyként. A munkáltató csak azt csacsogta, hogy érkezzenek be az igények, de konkrét válasz helyett végül abban maradtunk, hogy a KSZ-ben foglaltakra alapítva lesz segély-kifizetés. Ennek mértékét és a kifizetés idejét azonban egyelőre még homály fedti.

Örvendetes fejlemény, hogy az ülést követő napon a MÁV elnök-vezérigazgatója ígéretet tett arra, eljár annak érdekében, hogy a vasúttársaság az általunk javasolt összegkeretet elkülönítse az árvízkarosultak helyzetének megkönnyítésére. Ezen a lépésen érdemes lenne a humánpolitika nagyszonyának is elmerengenie.

A hosszú civakodás különösen érthetetlen, ha figyelembe vesszük az általunk kezdeményezett első napirendi pont témáját. Ez pedig nem volt más, mint az Eurocom vasúttársaság által felhalmozott, „változó összegű” – egyesek szerint fél, mások szerint 1 milliárd forintos – Pályavasút felé fennálló tartozás. Bár a munkáltató szerint ez sem tartozna a VÉT-re, aggályos, hogy a MÁV illetékeseiben mindeddig nem fogalmazódott meg a feljelentés szükségessége. Valószínűleg erre a jövőben sem kerül sor, hiszen a feljelentés megtételére az ülésen csak a jóérzésű dr. Nemeskéri Kutlán Endre biztatta szakszervezetünket – a többiek korholó pillantásai mellett. Bár szerintünk a MÁV által tett jogi lépés sokkal többet nyomna a latban, a feljelentést – a MÁV javaslatára – megteesszük, hiszen ez vélhetően hűtlen kezelés a javából.

Természetesen – már amennyiben ez természetesnek vehető – felelősök továbbra sincsenek, vagy ha vannak, kilétüket gondosan titkolják előlünk. Arra a kérdésre sincs válasz, miként lehetséges, hogy ilyen irreális mértékű, gyakorlatilag behajthatatlan adóssághalmazt „nem vett észre” senki a Pályavasútnál – csak akkor kezdtek vizsgálgódn az ügyben, amikor szakszervezetünk hónapokkal ezelőtt erre vonatkozó bejelentést fogalmazott meg az NKH elnöke felé. A „jónévű” cég ugyanis ahogy az már lenni szokott megszűnt létezni, két, az adósság mértékének megfelelő mértékű mozdonyát – gondoljuk – némi segédlettel kimenekítette az országból. Az egyre inkább elfajuló tárgyalás miatt emlékeztettük a munkáltató képviselőjét arra, hogy a kollektív munkaügyi vitát az esetben is lehet kezdeményezni, ha a menedzsment alkalmatlan feladata ellátására. Úgy tűnik, erre a lépésünkre a MÁV humánpolitikai vezetése kezd rászólgálni.

Körülbelül ez volt az a pont, amikor „Jó tárgyalást!” felkiáltással Zsoldos Marianna kivonult a teremből, ezáltal a munkáltatót immár senki sem képviselte. A konzultáció a továbbiakban a Pályavasút Óze Lajos tekintetű vezetője által képviselt ügyekre szorítkozott.

Kovács Ernővel ezt követően a VSZ és a VDSzSz Szolidaritás által közösen szövegezett megállapodás-





tervezetről próbáltunk tárgyalni, ami – ahogy az ismert – a tolatószemélyzet hosszú távú, biztonságos foglalkoztatásáról és díjazásáról szól. A megállapodás – minő meglepetés – elmaradt. Ezért megkértük Ernőt, hogy a megállapodás megszületéséig a lehető leggyorsabban utasításban adja ki a tolatócsapatok minimális létszámára vonatkozó, korábbi szóbeli egyezségünket: 1+1 fő az egész hálózaton. A munkáltató erre csak a fejpályaudvarok kivételével lett volna hajlandó, a létszámhiány miatt. E tényeszerűnek tűnő közlést követően kezdeményeztük: amíg nincs elegendő ember, a fokozott felelősség miatt a fejpályaudvarokon dolgozó egy fős tolatószemélyzet munkáját szolgálatonként, munkabéren felül 5 ezer forinttal díjazza a MÁV. A kockázatot ugyanis minimum meg kell fizetni; a Nyugatiban a tolatásvezető se gondolta szolgálata elején, hogy napközben az egyik szerelvény kiüti az ütközőbakot, és ezért a vádlottak padján köt majd ki.

Végül abban maradtunk, hogy Kovács Ernő szerdái átküldi megállapodás-tervezetét. A fejleményekről beszámolunk.

Az egyeztetésen a munkáltató magatartása egyenértékű volt szakszervezetünk és a vasutasság arcon csapásával, a meghívottak közül csak Kovács Ernő vette emberszámba a vasutasokat azáltal, hogy az ülésre eljött, és legalább tárgyalt velünk. A többiek ugyanis még csak ki sem mentették magukat.

Egyébként a MÁV Felügyelő Bizottsága május 26-i ülésén nem fogadta el a cég 2009. évi konszolidált beszámolóját és a 2010. évi prémium-célkitűzéseket sem. Utóbbiban például középvezetői szintig a premiálás szempontjai között jelentős tételt tesz ki a létszámleépítésben, magyarán a kirúgásokban elért eredmény.

A sikertelen konzultáció nem csüggeszt bennünket, hiszen június 4-re újabb konzultációt kezdeményeztünk, amin ismét kísérletet teszünk a tisztázandók tisztázására.

## Beruházási dömping az orosz vasúton

**Az** Orosz Vasútvállalat (RZD) nyilvánosságra hozta 2010-2011-es évekre szánt fejlesztési keretét. Az 555 milliárd rubel (4012,6 milliárd HUF) a 2008-as szinthez képest növekedést mutat.

A teljes összegből 435 milliárd rubel (3145 milliárd HUF) a vállalat saját beruházási programjaira fordítható. A beruházási program főbb elemei: 20 000 km vasúti pálya karbantartási munkálatai, 3200 km új vonal és 5 új híd építése, valamint új járművek beszerzése kb. 72 milliárd rubel (520 milliárd HUF) értékben. A fennmaradó 120 milliárd rubelből (867,6 milliárd HUF) egy kombinált közúti és vasútvonalat kívánnak építeni, amely összekötné Adlert és Alpika-Service hegyvidéki területeit.



Ez a beruházás azért is fontos, mert itt kerülnek megrendezésre a 2014-es Téli Olimpiai Játékok. A fejlesztések ellenére a vasúti teherszállítás forgalma csak 2013-2015-re érne el újra a válság előtti szintet, nyilatkozta Vladimir Yakuin, az RZD elnöke egy Socsiban rendezett találkozón.

(Forrás: RZD)

## Baleset a szlovák, olasz, és dél-afrikai vasúton

**Három ember meghalt és legkevesebb 11 megsebesült, amikor 2010. április elsején a szlovákiai Spisská Nová Ves-ben egy mozdony belerohant egy menetrendszerint közlekedő utasszállító vonatba.**

A The Slovak Spectator nevű lap nem hivatalos forrásra hivatkozva közölte, a mozdony fékeinek műszaki meghibásodása okozhatta a szerencsétlenséget.

2010. április 12-én az olaszországi Merano megyében egy hatalmas földcsuszamlás sodort el egy ingázó szerelvényt, kilenc halottat és több tucat sérültet hagyva maga után. Hivatalos vizsgálat indult az eset kapcsán, de a Corriere della Sera újság egy öntöző rendszer szivárgó vezetékeké tette lehetséges felelőssé a történetekért.

2010. április 21-én egy turistákat szállító luxusvonat személyzetének 2 tagja vesztette életét, mikor a vonat kisiklott a dél-afrikai Pretoria közelében, adta hírül a Metro. Több mint 25 utast szállítottak kórházba, miután kisiklott a 17 vagonból álló Capetown-Pretoria szerelvény egy rutin mozdonycsere során.

(Forrás: The Slovak Spectator, Corriere della Sera, Metro)

## A vulkánkitörés kedvezett Európa vasúti forgalmának

**M**ajdnem egy hétre lezárták Európa légtevért az izlandi vulkánból feltörő hamufelhő miatt. A légi közlekedés leállása váratlan lehetőség elé állította a vasúttársaságokat.



Franciaország, Spanyolország, Olaszország, Németország és Svájc nagy városait összekötő vasútvonalakon a megnövekedett igényekhez igazodva kiegészítő, éjjel-nappal üzemelő járatok biztosították az utasok megfelelő kiszolgálását. Az Eurotunnel megduplázta a Csalag-

úton haladó járatainak számát. Az Eurostar a Brit-szigetek és a kontinens között 33 szerelvényvel növelte napi átlagos forgalmát.

Annak ellenére, hogy sok vasúti szolgáltató gyorsan reagált a váratlan helyzetre és komoly kereslet- illetve bevételnövekedést könyvelhetett el a krízis alatt, azért mutatkoztak kapacitás és elérhetőségbeli hiányosságok mind a személy-, mind a teherszállítás területén. A CER ezért egyre jobban szorgalmazza az utóbbi időben a vasúti közösségi beruházásokat, hogy a vasút fenntartható alternatívája lehessen a légi közlekedésnek. Johannes Ludewig, a CER ügyvezető igazgatója szerint, ha Európa ma jó helyre helyezi a hangsúlyt, akkor a közeljövőben a vasúti közlekedés lehet a meghatározó utazási forma az 1000 km-nél rövidebb távolságokon.

(Forrás: CER)

## A TESCO kirúgta a Kereskedelmi Dolgozók Független Szakszervezetének elnökét

A rendkívüli felmondással eltávolított szakszervezeti vezető, Bubenkó Csaba sajtótájékoztatóján elmondta, a kézhez kapott indoklásból kiderül, hogy egy munkahelyi balesetből kifolyólag az egyik munkavállalót tájékoztatták kártérítési lehetőségéről, s arról, hogy milyen jogi lépéseket tehet az ügyben. Ezt a tevékenységet értékelte a Tesco munkáltatóellenesnek, és tartja alapnak a rendkívüli felmondásra.

A KDFSZ elnöke szerint szakszervezetük valódi érdekvédelmet valósít meg a cégnél, és ez a munkáltató nemtetszését váltja ki. A Tesco – úgy tűnik – egy szisztématis rendszer szerint távolítja el a szakszervezeti vezetőket, így kívánja ellehetetleníteni a szakszervezeti munkát. A sajtótájékoztatóján szintén jelen lévő Lévai József beszámolt egy megbeszélésekről, ahol a menedzsment zárt ajtók mögött arról folytatott egyeztetést, hogyan lehet ellehetetleníteni a szakszervezeti vezetőket, akár törvénytelen úton is. Habár a szakszervezet ezután feljelentést tett a rendőrségen tiltott adatkezelés miatt, Lévai József azóta nem a Tesco munkavállalója. Ivony László országos tagtoborzási vezető a sajtótájékoztató végén üzent a munkavállalóknak, hogy a szakszervezet munkája nem áll meg, ez a történet nem befolyásolja az érdekvédelmi munkát.

## Az ukrán kerékpárok kálváriája

Levélben fordultunk a Nemzeti Közlekedési Hatósághoz annak vizsgálatát kérve, hogy az Ukrajnában gyártott kerékpárokkal szerelt személykocsik közlekedtetése veszélyezteti-e a közlekedés biztonságát.

## Újabb konzultáció

Konzultációt kezdeményeztünk a MÁV Zrt-nél a Humánszolgáltatónál bejelentett csoportos létszámleépítés és a forgalmi csomópontok felé a létszám csökkentésére kiadott humánerőforrás igazgatói utasítás miatt.

## Felhívás az árvízkárosult vasutasok és családjaik megsegítésére

A VDSzSz Szolidaritás felhívást intéz alapszervezeteihez és tagságához, hogy a rendkívüli időjárás miatt árvízkárosokat elszenvedett vasutas családokat adományaikkal támogassák.

## Levél az árvíz miatt tragédiát szenvedő vasutas családok segítése érdekében

Andrási Miklós segítségét kértük, hogy a Miskolc térségében üresen álló, MÁV tulajdonban lévő lakások legalább ideiglenesen menedéket adhassanak az árvíz miatt otthonukat elveszítő számára.

## Egész éves AIDS prevenciók kampányt indított a Kolumbiai Közlekedési Dolgozók Szakszervezete

Kolumbiában a Közlekedési Szakszervezet Dolgozói egy éves, országos kampányba kezdtek, hogy tudatosítsák a dolgozóknak az HIV fertőzés veszélyeit, megelőzésének eszközeit és a biztonságos szex fontosságát.

A kolumbiai szakszervezet, mely az ITF tagja, május 13-án indította kampányát, mely során az ország minden nagyvárosában a figyelemfelkeltéshez és a megelőzéshez kapcsolódó anyagokat, tárgyakat osztogattak. A kampány célcsoportjai közé tartoznak a busz, teherautó, kamion, és taxi sofőrök ugyanúgy, mint az utasok. Az aktivisták gumióvszerek, szórólapok és matricák osztogatásával hívták fel a figyelmet a felelőtlen együttlétek veszélyeire. A partmenti településeken a tengerészek és dokkmunkások is kaptak a szóróanyagokból.

További akciók várhatóak az év folyamán júniusban, októberben és decemberben. Ezek keretében lehetőség nyílik részt venni egy AIDS és gyermek prostitúció ellenes fórumon, illetve egy felvonuláson Cartagenában.





Antonio Rodriguez Fritz, az ITF amerikai régiójának titkára: "Nagyon ösztönző azt látni, hogy sok latin-amerikai tagszervezetünk hozakodik elő új programokkal, segítséget nyújtva általuk tagjainak az AIDS elleni küzdelemben. Külön dicséretre méltó, hogy figyelemfelkeltő akcióikat a különböző érdekcsoportokkal együttműködve (beleértve a helyi kormányzati szerveket is) bonyolítják le a legnagyobb hatékonyság érdekében."

Az UANIDS becslése szerint a Kolumbiában élő HIV pozitív betegek száma 170.000 (110.000-230.000). A betegség előfordulása a felnőtt társadalomban 0,6%, mely az egyik legmagasabb érték a régióban.

Forrás: ITF HIV/AIDS hírek

## A görög Pánhellén Vasutas Szakszervezet tájékoztató levele

A VDSzSz májusban a görög Pánhellén Vasúti Szakszervezethez fordult, hogy tájékoztatást kapjon a Görög Vasút és a munkavállalók között kialakult helyzetről. A következő választ kaptuk tőlük:

### Kedves Kollégák!

Szeretnénk megköszönni az őszinte aggodalmakat a görög vasúti dolgozók és általánosságban a görög munkavállalók helyzetének alakulása iránt. A politikusok újra összetűzet zúdítanak a görög munkavállalókra és nyugdíjasokra. Az elmúlt 300 évben nem tettek semmit az adóemelések, a bizonytalan foglalkoztatás, és a közszférában dúló hatalmas pazarlás ellen. A korrupció és különféle kártékony politikások „erőszakot követnek el” és „kifosztják” a tisztességes adófizetőket.

Nem csak az évente átlagosan 5000 eurót (~1,4 millió Ft) kereső közszférában dolgozók munkabérént akarják csökkenteni, hanem 800-3000 EUR (~224-840 ezer Ft) közötti nyugdíjjal rendelkező kisnyugdíjasokét is.

A helyzet a munkaviszonyok tekintetében drámai változáson megy keresztül, középkori színvonalra rántva vissza a munkavállalókat. A Kormány által elfogadott adóemelés mértéke az újraelosztás során a kiváltságosoknak kedvez, és számos embert juttat a szegénységi küszöb alá.

Ami a görög vasutat illeti, a Görög Kormány szakszervezetünkkel való egyeztetés nélkül olyan lépéseket tesz, mely a közszolgálati vasút következetes ellehetetlenítéséhez, és összeomlásához vezet, és nincs megszorító hatással azokra, akik kihasználják a görög munkavállalókat.

A görög munkavállalók, a vasúti dolgozók, a nyugdíjasok, megragadnak minden eszközt, amit csak tudnak, hogy ellenálljanak, harcoljanak a kormány kemény adóterhei ellen. Ez a reakció csak egy egészséges politikai rendszer felélesztésének és a nemzetközi szinten folyó harcnak a kezdete.

A Pánhellén Vasúti Szakszervezet Bizottsága

Athén, 2010. május 17.

## A munkáltató várja az árvíz miatt károsult munkavállalók segélyigényléseit

Gyors és megnyugtató választ kaptunk a munkáltatótól a június 7-én az árvíz miatt otthonukat elvesztő vasutasok segítése érdekében küldött levelünkre.

Honlapunkon olvasható András Miklós elnök-vezérigazgató válaszevele, amelyben tájékoztatást ad arról, hogy a munkáltató és a Központi Üzemi Tanács folyamatosan gondoskodik az árvíz-károsultak megsegítéséről.

## Tömeges elbocsátásokra készül a MÁV

A MÁV humánpolitikai vezetése kihasználva a vezetői státuszok instabilitását, nem tudni milyen megfontolásból, talán bosszúból, csoportos létszámleépítésekkel járó munkahely-megszüntetések indított el.

## A VASUTAS ÖNSEGÉLYEZŐ PÉNZTÁR SZOLGÁLTATÁSAI

### A. TÍPUSÚ SZOLGÁLTATÁSOK

- \* TEMETÉSI SEGÉLY
- \* BETEGSÉGI SEGÉLY
- \* KÓRHÁZI ÁPOLÁSI SEGÉLY
- \* GYÓGYSZER ÉS GYÓGYÁSZATI SEGÉDESZKÖZÖK SEGÉLYE
- \* EGÉSZSÉGÜGYI SZOLGÁLTATÁSOK TÉRÍTÉSE (VIZITDÍJ, KÓRHÁZI NAPIDÍJ)

### B. TÍPUSÚ SZOLGÁLTATÁSOK

- \* ROKKANTSÁGI SEGÉLY
- \* GYEREKNEVELÉSI TÁMOGATÁS, GYÁS, GYED, GYES, GYET KIEGÉSZÍTÉSEKÉNT
- \* SZOCIÁLIS SEGÉLY
- \* NEVELÉSI ÉVKEZDÉSI TÁMOGATÁS
- \* SZÜLETÉSI SEGÉLY
- \* ÁLLÁSKERESÉSI TÁMOGATÁS



Például Záhony és Debrecen térségében majd' száz vasutat akarnak elbocsátani a végrehajtó szolgálatból. Nem befolyásolja őket az a körülmény sem, hogy a szakszervezetekkel kötött foglalkoztatáspolitikai megállapodás szerint ezt a lépést nem tehetnék meg.

Egyébként nem csak a MÁV Zrt-nél, hanem a hozzá tartozó leányvállalatoknál (pl. MÁV IK Kft.) is hasonló tervek szövegetnek.

Több alkalommal kezdeményeztünk tárgyalásokat a jogsértő és embertelen állapot felszámolására.

Úgy tűnik, egyelőre nem sok sikerrel.

Ezúton is felszólítjuk a MÁV humánpolitikai vezetését, hagyjon fel létszámleépítési kísérleteivel, és tartsa magát a velünk kötött egyezséghez. A tervezett intézkedései több száz vasutas család sorsát teszik tönkre, akik közül nem egyet vélhetően az árvíz okozta traumák is sújtanak. *Budapest, 2010. június 10.*

## Rendkívüli segély tagtársunknak

**A** Vasutasokért Alapítvány 100 ezer forint gyorssegéllyel támogatta az árvíz miatt otthonát elvesztő Glonczy Attila tolatásvezetőt. A segélyt a VDSZSZ miskolci terület képviselőjében Cseh Béla vezető ügyvivő adta át.

## Intézkedés kérése ivóvíz biztosítására a borsodi régióban

**A** Borsodvíz Zrt. által kiadott közleményre reagálva Cseh Béla Zoltán területi vezető ügyvivő a csomóponti vezetők intézkedését kérte, hogy a szolgálati helyeken palackozott ásványvizet biztosítsanak a munkavállalók részére.

**Tisztelt Barsi Attila Csomópont Vezető Úr!**  
**Tisztelt Bodnár László Csomópont Vezető Úr!**

A BORSODVÍZ Zrt. közleményt adott ki, hogy működési területén az ÁNTSZ javaslata szerint, biztonsági intézkedésként 1 perces forralást követően fogyaszták a vezetékes ivóvizet. A vasútüzem folyamatos működése, és a biztonságos szolgálat ellátása közben nem igazán adódik lehetőség a vízforralásra, majd azt követő hűtési időszak miatt annak az azonnali fogyasztására.

Ezért kérem a T. Csomóponti Vezető Urat, tegye meg a szükséges intézkedéseket, hogy a szolgálatot tel-

jesítő vasutasok számára a palackozott ásványvíz ebben az átmeneti időszakban mindenki eljusson.

Kérem a megtett intézkedésről szakszervezetünket tájékoztatni szíveskedjen.

Csatolom a Borsodvíz Zrt. közleményét.

Üdvözlettel:

**Cseh Béla Zoltán**  
Területi Vezető Ügyvivő

## Az árvízkárosult vasutas családok megsegítése

**A** „Alapítvány a Vasutasokért” alapítvány kuratóriuma 2010. június 8-án tartotta soros ülését. Az alapítvány számlájára a VDSzSz területi szervezetei, alapszervezetei és tagsága közel 2.000.000 forint támogatást fizetett be az árvízkárosult vasutas családok megsegítésére.

Továbbá a VDSzSz Szolidaritás központi költségvetéséből további 2.000.000 forint lett erre a célra elkülönítve és átutalva az Alapítvány számlájára. A fenti időpontig 25 fő árvízkárosult vasutas nyújtott be pályázatot, melyre az alapítvány kuratóriuma 1.290.000 forint támogatást ítelt meg, melyet már el is juttatunk az érintett árvízkárosultaknak. A támogatások összegének nagysága 30.000 és 100.000 forint között volt. Az alapítvány kuratóriuma megköszöni a VDSzSz alapszervezeteinek és tagjainak az átutalt támogatásokat, melyek lehetővé tették az árvízkárosult vasutas családok támogatását. A „Vasutasokért Alapítvány” egy hónapon belül újabb rendkívüli kuratóriumi ülést tart, melyen dönt a továbbiakban beérkező pályázatok támogatásáról.

Hangonyi Zoltán

## Tézis és antitézis


**S**ajtóközleményünkre a MÁV Zrt. hírlevelében reagált. Természetesen az abban foglaltak mellett sem mehetünk el szó nélkül.

A VDSzSz Szolidaritás a MÁV által kiadott hírlevelet csak egyféleképpen tudja minősíteni: erős füllentés.

Ui. bizonyítékaink vannak arra vonatkozóan, hogy Zsoldos Marianna utasítására és aláírásával a területi központvezetők május 22-én Gy.11-19/2010. sz. adtak ki rendelkezést az általunk sérelmezett létszámleépítések vonatkozásában. Nyilván ezt is lehet tagadni, csak ahhoz előbb meg kéne semmisíteni

**Tudtad,** hogy a VDSzSz a legfontosabb híreket ingyenes SMS-ben elküldi mobilodra?



 a hivatkozott dokumentumokat, némasági fogadalomra kéne kényszeríteni azon csomóponti vezetőket, akik bennünket a hivatkozott levél tartalmáról tájékoztattak, és más egyéb történelemből jól ismert módszereket kéne alkalmazni, hogy a valóságot az otromba föllentéseikkel feledtethessék.

Egyébiránt számunkra elfogadhatatlan, hogy a korengedményes nyugdíjazást most a munkahelyek megszüntetésére akarják alkalmazni, hiszen az ilyen nyugdíjazást követően az adott munkakört gyakorlatilag betölteni már nem lehet, vagyis a munkahely is megszűnik. A vasutasság előregszik, utánpótlás nem biztosított, a vasút társadalmi megítélése tovább romlik.

Messze nem fedi a valóságot, hogy csak a nyugdíjaztatás alkalmazásával próbálják elérni, hogy a prémium kiírásban szereplő elvárásoknak megfeleljenek.

A hírlevél szerkesztője pedig, mielőtt írásait papírra vetné, gondolkodhatna a sánta kutyus és a közte lévő párhuzamon.

A témában egyébként a munkáltatóval konzultációt kezdeményeztünk.

## Konzultáció kezdeményezése a létszámleépítések okán

**K**onzultációt kezdeményeztünk a munkáltató által bejelentett csoportos létszámleépítések miatt. András Miklósnak írt leve-lünk honlapunkon olvasható.

## Egyszer mindenkit megkérdeznek...

**M**indannyiunk számára elkerülhetetlen, hogy előbb-utóbb, persze lehetőleg minél később, ítélőszék elé kelljen állni.

A földi ítélőszék általában kerülhető – bár az utóbbi időben egyre többen kényszerültek, ill. kényszerülnek tetteikért „bíráik” elé állni, – viszont az égi elől nincs menekvés. Azért számosan vannak olyanok, akik mindkét stációt megélik. Viszont egyáltalán nem mindegy, hogy életük addigi tettei miként lesznek elbírálva.

Szép példája ennek az a szokatlan ima, amelyet a kőszívű ember temetésén mondott a pap Jókai Mór örök életű regényében.

Legyen ez mindenkinek tanulság cselekedetei meg-gondolásához és végrehajtásához.

## Spanyol óriásberuházás

Spanyolország egy 17 milliárd eurós infrastruktúrát fejlesztő beruházás (PEI) megvalósításába kezdett, melynek fő célja a gazdaság felpörgetése és új munka-helyek teremtése.

Nagysebességű vasútvonalak, teherszállítási folyo-sók, és külvárosi vonalak építése teszi ki a PEI 70%-át. A projekt teljes finanszírozását a köz- és a magán-szféra együttes kötelezettségvállalásával, hosszúlejá-

ratú konstrukcióban oldják meg. A Reuters szerint az EIB-től és a spanyol bankoktól várják a PEI 80%-ának finanszírozását, míg a fennmaradó 20%-ot magánvál-lalatok biztosítják.

(Forrás: UK Reuters)

## Kiküldetés vagy telephelyen kívüli munkavégzés?

**Á**llásfoglalást kértünk az illetékes minisz-teriumtól a munkáltató és szakszerveze-tünk között az FKG Kft-nél felmerült véle-ménykülönbségre okot adó kiküldetések tár-gyában.

A minisztérium számunkra megnyugtató válasza azon túl, hogy igazolja állításainkat, az Mt. több pont-jára való hivatkozással hívja fel a figyelmet az FKG-nál alkalmazott munkáltatási gyakorlat szabálysértő voltára. Továbbra is indokoltnak tartjuk a kérdésnek a kollektív szerződésben történő rendezését, valamint követeljük – akár bírósági úton is – az elmaradt járan-dóságok visszamenőleg történő kifizetését.

A VDSzSz levele, valamint a minisztérium válasza honlapunkon olvasható.

## Választások voltak az FKG Kft-nél

**Ü**zemitanács-tagok és munkavédelmi kép-viselők választására került sor 2010. áp-rilis 13-án. Az alábbiakban az eredmények rövid összefoglalása olvasható.

Nemrég, 2010. április 13-án üzemi tanács- és mun-kavédelmi képviselő-választásokat tartottak a MÁV FKG Kft-nél.

A három éve tartott Üt-választásokon viszonylag jó eredményt értünk el (27%), de sajnos nem jutott be jelöltünk az üzemi tanácsba, és VDSzSz-es munkavé-delmi képviselő sem került megválasztásra. Ezért a mostani választáson nem a jobb százalékos ered-ményt céloztuk meg, hanem a bejutást.

Ez sikerült, ugyanis a kilenctagú üzemi tanácsba bekerült Szarvas István tagtársunk a püspökladányi építés-vezetőségről. Sajnos Nagy Imre debreceni jelöl-tünk egyetlen szavazattal maradt ki az ÜT-ből, a jelen-legi ÜTelnök mögött.

**A szakszervezetek közötti százalékos megosz-lás a következőképp alakult:**

VSZ:	34 %
VDSzSz:	24 %
PVDSZ:	11 %
Független:	31 %

Remekeltünk viszont a munkavédelmi képviselő vá-lasztásokon, hiszen a megválasztható hét munkavé-delmi képviselőből négy VDSzSz tag, név szerint:

**Tudtad,** hogy a VDSzSz-tagok nagyon kedvező percdíjjal is telefonálhatnak?



Búzás Zsolt (Szolnoki épvez.), Nagy Imre (Debr. Mozgó épvez.), Benkő Sándor (Kiskf. házi épvez.), Pri-belszki Pál (Békescsabai épvez.)

Ezúton gratulálók minden jelöltünknek, a bejutott üzemi tanács tagunknak és a munkavédelmi képviselőnknek.

**Feledy István**

## Modern kalózok

**A**tengerészek nap mint nap azzal a növekvő kockázattal néznek szembe, hogy megsebesülhetnek, elrabolhatják őket vagy akár életüket is veszthetik egy kalóztámadás során.

Hajóikon a világ legkülönbözőbb termékeit szállítják. Családjaik szenvednek az aggodalomtól és bizonytalanságtól, mert szeretteik útjaik során keresztezik a kalóztámadások szempontjából növekvő kockázati tényezővel rendelkező területeket.

A kalózok és a tengeri bűnözés állandó problémát okozott a tengerészeknek történelmünk minden szakaszában. Az utóbbi években azonban drámai mértékben megnövekedett a hajók és legénységük fenyegettsége, különösképpen a törvényen kívüli szómáliai partok környékén.

### A kalózkodás térnyerése

2008-ban az Ádeni-öbölben szaporodtak a hajók elleni támadások, melyeket Szomália partjainál tevékenykedő kalózok követtek el. Ugyanebben az évben közel 100 hajót ért támadás, több mint 500 tengerészt ejtettek túszul. 2009-re a támadások száma 217-re emelkedett, melyek során 47 hajót és 867 főnyi legénységet zsákmányoltak a kalózok.

### Miért éppen Szomália?

Szomália közigazgatása szétesett a háborúk során, nincs működő kormánya, nincs bűnüldöző szerve, se igazságszolgáltatási rendszere, a nemzedékek óta halálszattól élő reménytelenül szegény emberek a tenger kimerülése után készek beállni a fegyveres csoportokba. A kalózkodás az egyetlen megélhetési forma ebben a törvényen kívüli világban.

A tengerész szövetségek összefogtak, és elektronikus aláírásgyűjtéssel hívják fel a kormányokat, hogy tegyenek globális szinten konkrét lépéseket a kalózok megállítására. A kampányt az ITF (Nemzetközi Közlekedési Dolgozók Szövetsége) támogatja, saját honlapot készített, mely a [www.endpiracynow.org](http://www.endpiracynow.org) címen található.

## VDSzSz felajánlás az árvízkarosultaknak

**A**VDSzSz Szolidaritás Országos Választmány 2010. június 18-án tartott rendkívüli ülésén megvitatta a VDSzSz Szolidaritás elnökségének előterjesztését és a következőképpen döntött.

Az országot – és ezen belül a vasutas családokat – ért rendkívüli időjárás és árvíz okozta károkra tekintettel, a vasutasoknak a MÁV 2004-2007. közötti át-

szervezésében való konstruktív részvétele alapján, a MÁV Cargo privatizációjának árbevételeiből származó 250 ezer forint egyszeri juttatásról szóló követeléséből, 100 ezer forintot ajánl fel az árvízkarosultak javára.

Az így felszabaduló, mintegy 3,5 milliárd forintot, a Kormány által az árvízkarok helyreállítására fordítandó forrásokhoz kívánja felajánlani. Emellett az árvízi védekezés ideje alatt vasutasok tucatjai segítettek kétkezi munkájukkal a gátakon, továbbá a VDSzSz tagjainak személyes felajánlásaiból eddig összegyűlt ötmillió forintból a Vasutasokért Alapítvány közvetlenül is támogatja az árvízben károsult vasutas családokat.

## CARGO: Tájékoztató a Vállalati Érdekegyeztető Tanács június 17-én megtartott üléséről


**A**Vállalati Érdekegyeztető Tanács VI. 17-én tartotta soron következő ülését. Az ülésen a munkáltató részéről Salamon Béla üzemeltetési igazgató tartott tájékoztatót az organizációs projekt jelenlegi állásáról.

A tájékoztatón elhangzottak szerint a tulajdonostól kapott IT alkalmazások aplikációi a tervek szerint haladnak. Az ezzel kapcsolatos oktatások részben már elkezdődtek. Az oktatótisztek a jövő héten, illetve egy későbbi modul során ismerkedhetnek meg a rendszer elemeivel. A projektben most előtérbe került az ügyfélmunkacsoport, amely az új működési modellel kapcsolatban fontos gondolatokat fogalmazhat meg, az ügyfélközpontúság kialakítása érdekében. Mind a 29 (úgy látszik ez a szám mostanság népszerű) helyen kiválasztásra kerültek az áfu-koordinátorok, akik rövidesen képzési programban vesznek részt (szakmai, ausztriai látogatás, tréning az új alkalmazások bevezetésével kapcsolatban).

A felvezetővel kapcsolatban kérdéseket fogalmaztunk meg.

Hogyan készül a Társaság a – feltehetően változó – intézményi, szabályozási környezet (pl. HÜSZ változása) kihívásaira? A jelenlegi szabályok továbbélésével számolnak, amellett, hogy vélhetően pár ügy, ilyen például az E.12-es utasítás módosításának jóváhagyása, elhúzódhat. Kockázata van annak a tervnek, hogy a PÜ a jövőben a 35 hely helyett csak 7 helyen nyújtana elegendő szolgáltatást. Ez a pályahasználat tekintetében kb. 15%-os, a trakciós tarifákban pedig 85%-os növekményt jelenthet. Ez forintot sítva kb. a mostani lottó ötös főnyereményének a háromszorosát teszi ki. „Legyen szerencsénk”... ahhoz, hogy ezt ki tudjuk gazdálkodni. Ennek érdekében az üzemeltetés a kereskedelemmel kéz a kézben feladatokat határozott meg:

- üzemidő felülvizsgálata (jelenleg 630.000 óra tolatást rendelünk meg a PÜ-től)
- ügyfelek kiszolgálási igényeinek felmérése
- szolgáltatók (PÜ, Trakció) feltételeihez igazodás (pl. a Trakció hat óránál kevesebb időre nem ad mozdonyt)
- cél: 15-20% üzemidő megtakarítás
- tolató mozdonyok mennyiségének

 vizsgálata (lehet, hogy kevesebb is elvégezhető a tevékenység)  
– tolatás más szolgáltatótól történő megrendelése

– mit kezd a Cargo bizonyos forgalmakkal?

Ezen intézkedésektől mintegy 3 Mrd Ft költségcsökkenést vár a munkáltató.

Emellett az elszámoló helyek száma folyamatosan változik (jellemzően csökken), de az IT támogatásuk folyamatos.

Kérdésünkre az igazgató úr elmondta, hogy a határforgalmi technológiákkal kapcsolatosan jelenleg nincs változtatási szándék (Hegyeshalom kivétel), egy munkacsoport foglalkozik a kérdéssel, várhatóan jövő év közepére készítik el a határforgalommal kapcsolatos új koncepciót. (A tulajdonosnak nincs ezzel kapcsolatos integrált IT rendszere.)

Az irányítási szabályzat is átalakításra kerül (külső segítséggel).

Az ülésen a munkáltató tájékoztató anyagokat nyújtott át a szakszervezeteknek, melyeket csatolunk a hírlevélhez.

A munkáltató vállalta, hogy a második felév tekintetében bemutatja a korengedményes nyugdíjba vonulás igénybevételének lehetőségeit. A július 6-i vezetői ülés dönt az igények jóváhagyásáról.

Masa Beáta humán erőforrás igazgató elmondta, a Társaság létszáma az spa szerződésben vállalt szinten van, ezért a munkáltatónak figyelnie kell arra, hogy a létszám az idén már ne csökkenjen tovább.

A szakszervezetek egyhangúlag bíralták a beszerzés-beruházás szervezet intézkedését az ivóvíz ellátással kapcsolatosan. Igazgató asszony ígéretet tett arra, hogy felvetéseinket tolmácsolja az illetékesek felé.

2010. 06. 18.

Összeállította: **Mózes Tibor**

## Az Európai Parlament végül elutasította a 86 órás munkahetet

**Az** ETF a hivatásos sofőrök, és az európai utak biztonságának győzelmeként értékeli a döntést

2010. június 16-án az Európai Parlament (EP) Strasbourgban véglegesítette az Európai Bizottság (EB) által benyújtott törvényjavaslat elutasítását, mely lehetővé tette volna a 86 órás munkahetet a vállalkozóként dolgozó hivatásos sofőrök számára.

Strasbourgban, az ETF küldöttei a múlt hét elejétől kezdve hangoztatták álláspontjukat, és sürgették az EP képviselőit, hogy szavazzanak a javaslat ellenében. Az ETF és tagszervezetei több mint másfél éve küzdenek, hogy a gépjárművezetői szakma becsületét elismeressék az EP-vel, és egy ügydöntő, eredményes szavazást eszközöljenek ki Európa lakosaiért és a gépjárművezetői szakmáért.

Ha az EP elfogadta volna a hivatásos sofőrök munkaidejére vonatkozó módosított európai irányelvet, akkor a vállalkozóként dolgozó gépjárművezetők heti munkaidejének maximuma 48-ról 86 órára emelkedett volna. Eduardo Chagas, az ETF Főtitkára: „86 órás munkahét hamis ajándék lett volna a vállalkozóként dolgozó sofőrök számára. Európa útjainak biztonságához a kulcs a hiva-

tásos gépjárművezetők képességei, itt az idő, hogy megértsük ennek fontosságát.”

Robert Parrillo (az ETF Közúti Fuvarozási Szekciójának elnöke) vezetésével az ETF küldöttsége részt vett az Európai Parlament ülésén a szavazáskor. Robert Parrillo: „Ez egy jelentős győzelem minden hivatásos sofőrnek és fontos lépés az európai lakosság számára is, a biztonságosabb közúti közlekedés megteremtéséhez vezető úton.” Az ETF kifejezte abbéli reményét, hogy az EB végre megértette az EP üzenetét, és végérvényesen visszavonja módosítási javaslatát.

Az ETF 41 Európai ország 228 szakszervezetének 2,5 millió szállítmányozás területén dolgozó munkavállalóját képviseli a következő ágazatokban: vasút, közúti szállítmányozás és logisztika, tengeri hajózás, folyami hajózás, polgári légi közlekedés, kikötők&dokok, turizmus és halászat.

## Tisztelt Tagtársak!

**A** VSZ-nek a mellékvonalak megnyitásával kapcsolatos nyilatkozatára az alábbi megjegyzéseink vannak.

Az gyakorlatilag közzismert tény, hogy a világminőség nekik köszönheti létét. Ezt az Üristen már nagyon rég elismerte, és vélhetően ezért már ki is tüntette az arra érdemeseket.

De még ezt is felül tudták múlni azzal, hogy csúszva-mászva a kormány képviselői körül aláírták a mellékvonalak megszüntetéséről, a fogalom szüneteltetéséről szóló megállapodásokat; amely annyira viselhetetlen és megalázó körülmények között történt, hogy szakszervezetünk a sztrájkok kezdeményezésén túl kénytelen volt a gyászos tárgyalóhelyiséget elhagyni.

Kiderül, hogy a nemtelen árusítás ismét dicsőséggé változott. Mindez oly módon, hogy az MSZOSZ – akinek a már említett világteremtő oszlopos tagja – „nyelvlógató ebként” írt alá hűségességet a hazánkat tönkre tevő Magyar Szocialista Párt „dicső” vezetőivel. Ez az egész annyira elképesztő, hogy emellett a világ teremtése is eltöprel!

De ahogy Puskin írta, szakszervezetünk vallja: „A balgákkal ne perlekedj!”

**Bárány Balázs Péter**  
alelnök

## A mellékvonalak megnyitását értékeli Antal Dániel

**M**ellékvonalak újranyitása: az első lépés az ésszerű közlekedéspolitikára felé

„A mellékvonalak bezárásával való fenyegetőzés és némelyiküknek – természetesen szimbolikus – bezárása” olyan látszatreform-cselekvés volt, ami ideig-óráig alkalmas volt arra, hogy lila reformkódba burkolja az államvasutakat Magyarország és a MÁV hitelezői előtt. A mellékvonalakat Magyarország nemzetközi kötelezettségei, illetve azoknak a vasúti forgalomban lebonyolított szerepe miatt ugyanis nem lehetett bezárni, legfeljebb le lehetett venni róluk néhány motorvonatot és át lehetett vezényelni róluk néhány



vasutast más szolgálati helyre. (Majd visszavezényelni őket, amikor a tehervonatot működtető vasúttársaságoknak szükségük van rájuk.) Az államilag támogatott, veszteséges vidéki járatok számának csökkenése már csak azért sem hozhatott pénzügyi megtakarítást, mert az urbánus politikai erők ennél lényegesen nagyobb számú új járatot indítottak a nagyvárosok között. (...)

Remélem, hogy a mellékvonalak hivatalos újrainvitásával a rituális közlekedéspolitikát helyét a racionális közpolitika-alkotás veszi át.

Ha viszont a miniszterelnök által meghirdetett 29 pontot következetesen alkalmazzák az állami vasutakra is, annak a költségmegtakarítási hatása a sokszorosa lehet a „bezárt” mellékvonalakon „megspórolt összegnek”, és még a korábbi reformjavaslatokon is túlmenő pénzáramlásokat szabadíthat fel. Innen pedig már csak egy lépés utolérni az európai vasútpolitikát, amely tíz éve azt hirdeti, hogy akinek van pénze, az vásárolhasson magának kiegészítő szolgáltatást a magánvasutaktól vagy az állami vasutak nem közfinanszírozott helyeire is.

A tényleges megtakarítások és az új utasoktól érkező új bevételek már valóban meghozhatják húsz száz esztendő után a vasúti szolgáltatások kínálatának mennyiségi és minőségi bővítését.

(mandiner.hu)

## A közszolgáltatások helyzete az Európai Unióban

**A** CEEP az Európai Bizottsággal közösen indította el az európai közszolgáltatásokra vonatkozó felmérését, azért, hogy javítsa az ágazati kapcsolatokat a közszolgáltatás területén.

A CEEP (The European Centre of Employers and Enterprises providing Public services) az európai közszolgáltató, munkaadói szervezetek európai szövetsége, mely nemzeti, regionális, és helyi szinten működő magán és állami cégeket képvisel az Európai Bizottság Társadalmi Párbeszéd intézmény-rendszerében.

Magyarország a közép-kelet európai országok közül elsőként kapott társult tagsági státuszt a Szövetségben, amit a STRATOSZ tölt be. A CEEP székhelye Brüsszelben van, de nemzeti képviselete van minden teljes jogú tagállamban.

A közszolgáltatók olyan szolgáltatókat tömörítő csoport, mely tagjait az állam bízta meg közhasznú szolgáltatások nyújtásával. Ezek a szolgáltatások lehetnek gazdasági, vagy non-profit jellegűek. Feladataik közszolgálati, vagy egyetemes szolgáltatási kötelezettség alá tartoznak.

## A közérdekű szolgáltatók, mint alapvető szereplői a gazdaságnak

**A** közszolgáltatók kulcselemei az európai gazdaságnak, közvetlenül és közvetve is. Közvetlenül több mint 26%-kal járulnak hoz-

zá az EU 27 tagállamának GDP-jéhez. Közvetve pedig munkahelyeket hoznak létre más ágazatokban.

A közszolgáltatók által foglalkoztatottak száma az EU-ban akár még a 30%-ot is elérheti, ha hozzávesszük a beszállítóik, alvállalkozóik által foglalkoztatottakat is. Ez összesen 64 millió munkavállalót jelent.

A fő infrastrukturális hálózatok üzemeltetői (elektromos hálózat, gáz, posta, telekommunikáció, tömegközlekedés, vasút, víz- és csatornahálózat) jelentős összegeket fektetnek be a gazdaságba. Az Európában realizálódó befektetések 6,4%-a köthető hozzájuk, ami 2006-ban meghaladta a 153 milliárd eurót (ez 42.840 milliárd Ft, ami több, mint Magyarország 3 évi költségvetési bevétele).

Összesen több, mint 500 000 szolgáltató (köz-, magán-, vegyes tulajdonú vállalat működik helyi, regionális, nemzeti, vagy esetenként európai szinten) nyújt alapvető szolgáltatásokat megközelítőleg 500 millió európainak.

### A fő ágazatok a foglalkoztatottság szempontjából:

- Egészségügyben dolgozók és szociális munkások (a közszolgáltatásban dolgozók 33%-a – 20,5 millió munkavállaló);

- Közigazgatás és rendvédelmi szolgálatok (24% – 15,4 millió);

- Közoktatás (23% – 15 millió);

- Tömegközlekedés, vasút, posta, távközlés (9,6% – 5,9 millió);

A jövőben is szükség lesz hasonló tanulmányok készítésére, melyekben évről-évre nyomon követhetők lesznek a jelenlegi bázis értékek változásai.

A közérdekű szolgáltatók, mint alapvető szolgáltatói a gazdaságnak.

A statisztikai kutatás mellett, a Gallup Europe elvégzett egy tényfeltáró felmérést 5 tagállam 241 szervezetének bevonásával (a munkát 2010. január-február között végezték). A felmérés általános mutatókat határozott meg a munkaviszony, a befektetési kultúra, a változáskezelés tekintetében, mindezt általánosságban, és a világválság tükrében is. Az így kapott adatok alapvető információként szolgáltak a statisztikai kutatáshoz.

### A közszolgáltatók a válság ellenére is magasan tartották a foglalkoztatottak létszámát

A közszolgáltatók 2/3-a (65%) úgy nyilatkozott, hogy a válság ellenére sem csökkent a forgalma/bevétele. A megkérdezettek 45%-a nem érzékelt semmilyen negatív hatást és 20%-ának nem változott a forgalma/bevétele. A válaszadók kevesebb, mint ötöde számolt be legalább 10%-os forgalom/bevétel csökkenésről.

A résztvevők még nagyobb hányada, azaz 75%-a még a gazdasági válság idején sem csökkentette alkalmazottainak számát. 10 válaszadóból közel 6 nem tapasztalt semmilyen negatív hatást. 10-ből kevesebb, mint 1 vállalat csökkentette munkavállalói létszámát minimum 10%-kal.



## A válság hatásai a forgalomra, a bevételre és a foglalkoztatottságra

Meglehetősen nagy különbségek tapasztalhatóak az egyes országok között ebben a felmérésben, Bulgária és Franciaország a statisztikai számsor két ellentétes pólusán foglal helyet.

Foglalkoztatás: A közszolgáltatók munkáltatóként hozzájárulnak a nagyobb munkahelyi egyenlőség megteremtéséhez

A felmérés szerint a közszolgáltatók több mint 2/3-a (69%) legalább annyi nőt foglalkoztat, mint férfit. A válaszadók közel 1/3-a több mint 75%-ban alkalmaz nőket.

Az idősebbek és fiatalok aránya a foglalkoztatottak között egyenlő arányban oszlik meg a válaszadók között. A szervezetek által foglalkoztatottak 25-50%-a a 30 év alatti és 55 év feletti korcsoportból kerül ki.

A közszféra segít megvalósítani a nagyobb egyenlőséget a társadalom és a munka területén, mind a nemek mind a generációk között.

## Fenntarthatóság: A közszolgáltatók ellátása

A szervezetek 2/3-ának (67%) alkalmazottai különböző fenntarthatósággal összefüggő témákkal – pl: társadalommal vagy környezettel kapcsolatos témákkal – foglalkoznak. Különösen azon szolgáltatók tekintetében, akiknek tevékenysége alapvetően nemzeti, határon átmenő, vagy nemzetközi szinten történik, válik egyre hangsúlyosabbá a fenntarthatóság kérdése.

A közszolgáltatók odafigyelnek a fenntarthatóságra – sokan közülük gazdasági stratégiának tekintik a fenntarthatóságot.

## Állami kompenzáció: a hatékonyság kérdése

A közszolgáltatók 42%-a legfeljebb 10%-os, közel a fele (45%) 10%-nál magasabb állami kompenzációban részesül.

A felmérés azt mutatja, hogy minél magasabb a cég közszolgáltatási szintje, annál kevesebb közpénzből

történő kompenzációt kap ezért. A válaszadók több mint fele nyilatkozta, hogy kevesebb mint 10%-os állami kompenzációban részesül, miközben a megkérdezett szervezetek 35%-a önkormányzati szinten tevékenykedik és ők is ugyanezt állították.

## A közszolgáltatók kulcsbefektetők

Mint már említettük, a közszolgáltatói szektor az egyik fő beruházó a gazdaságban. Az infrastruktúra (víz- és csatornahálózat, elektromos hálózat, posta, távközlés, tömegközlekedés, vasút) 6,4%-kal járul hozzá az Európában megvalósuló összes beruházáshoz, mely számokban kifejezve 153 milliárd EUR volt 2006-ban.

Hatalmas különbségek vannak az egyes tagállamok között a közszolgáltatók által finanszírozott beruházások arányában. Mind a 10 közép-kelet-európai ország az uniós átlag felett teljesít, míg Románia, Bulgária és Szlovákia meghaladja a 20%-ot is. Ez jól tükrözi az alapvető közszolgáltatók megújításának, konstans fontosságát és szükségét.

Visszatérve a Gallup által készített felmérésre, a kis közszolgáltatók nagyobb valószínűséggel fordítják bevételeik több, mint 10%-át újabb beruházásokra, mint a nagyobbak (kis szolgáltatók 32%-a, míg a közepeseknek csak 25%-a).

(Forrás: [www.ceep.eu](http://www.ceep.eu))

## „Hadjárat” indult a MÁV-nál

Ehónap elején adtunk hírt az ukrán kerékpárok kálváriájáról. A MÁV rövid időn belül „nyomozásba” kezdett az információk átadójának felderítése érdekében. Levélben kértünk intézkedést ennek megszüntetésére.

## Az „inkvizíció” ismét munkába lépett

AVÉT ülésen a mellékelt levelet felolvastuk annak igazolására, hogy a MÁV humánpolitikai szolgálata mennyire tartja adott szavát, pl. a létszámkérdések vonatkozásában.

A levelet egy, a humánszolgálat működésével „teljesen elégedett” csomóponti főnök juttatta el hozzánk. Azért, hogy a levél alkotójának személye fedve maradjon.



**Tudtad,** hogy a VDSzSz  
Telefonhírmondó a 01-70-70-es  
vasúti számon hallgatható?



jon, a nyomozók munkáját kicsit megnehezítettük az adatok „kódolásával”.

Ennek ellenére a VÉT-en már a munkáltató képviselője tudni vélte, honnan származik a levél; ám ki kellett ábrándítani, csillogó logikája ez esetben tévedett.

### **Kedves Zoli!**

Az előző levelemben küldött összesítő táblázat a vezérkar által jelenleg érvényesnek tekintett elgondolásait tartalmazza. A 2010 évi „tervezés” menete a következő volt: A februári létszám „egyeztetésen” minden üres pozíciómát elvettek, még olyat is, ami betölthető lett volna. Úgy jöttem el, hogy x. Másnap szóltak, hogy csak y. Erre mondtam, hogy a x szükséges. Kérdezték, minek az nekem. Elmondtam. Ígéretet kaptam, hogy rendezik. Hosszú csend. Április végén a humán partner mondogatta, hogy nekünk y a záró létszám. Mondtam naivan, hogy á dehogy, hisz ígéret van rá stb. Erre a 11-19/2010 számú fénymásolt levélben – amin április 22. szerepel dátumként –, megkaptam, hogy ez az a bizonyos százfőnként egy mínusz intézkedés. (Mindenki ezen a számon kapta, kiderítettem.) Hozzánk májusban ért a papíros. Arra sem méltattak, hogy előtte szóljanak, hogy ez van, erre számítsunk. Nem tudom, hogy a szakszervezetekkel mi lett egyeztetve. Állítólag 160 millió a bér túllépés. (Nem tudom, hogy pályavasúti, vagy forgalmi

szinten.) Az illetékesek nem tudják, hogy ez miből adódik. Elfelejtették, hogy az év első három hónapjában „tetőzött” orvosi zürzavar horribilis pénzeket vett ki a rendszerből, no és még ma sincsen rend. Ez csak egy adalék az összeghez. No és a létszámhiány miatti túlórák, átirányítások, átvezénylések. Sok helyen ott tartanak, hogy képtelenek szabadságot kiadni, amiért majd szintén elmarasztalás lesz. Amúgy senki nem törődik semmivel, semminek nincs gazdája, csupán a létszám a lényeg, és vélhetően az érintettek fél éves prémiuma a fontos, mert nyilván ezek szorosán összefüggnek valahol. Beszéltem olyan kollégával, ahol bezárt vonalat akarnak újrainyitni. A létszámot a bezárás után azonnal el kellett tüntetni: Áthelyezés, rendes és korengedményes nyugdíj, közös megegyezéssel munkaviszony megszűnés. Az illető vezetőnek mondták, hogy ha újraindul a vonal, akkor a jelenlegiből oldja meg, az eltüntetett létszámot tekintse úgy, hogy örökre eltűnt. Jó mi? Részletekről a kérdést egyszerűen fel lehet tenni: Honnan lesz létszám az újrainduló vonalakra, amikor a meglévők biztonságos működtetéséhez is kevés? Én kockázati tényezőnek tekintem, ha valaki éveken át úgy jár fordulóba, hogy ott semmi sem biztos, és nem képes a betervezett időpontban és hosszban szabadságra menni. Ez igen lélekölő dolog.

Üdvözlő: **Anonymus**

## HIRDETÉS      HIRDETÉS      HIRDETÉS

Régi építésű családi ház, kerttel, udvarral, garázzsal, két szoba, konyha, fürdő, spádz, előszoba. Árverezés előtt álló, 96 nm. Elérhetőség: 06 70 455 0783.



**RAJTA  
VAGYUNK!**



**www.vdszsz.hu**

# AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN



- Igényes új apartmanházban félpanziós ellátással és wellness-használattal.
- Az üdülő 5 db 2 ágyas, 4 db 2x2 ágyas saját fürdőszoba apartmannal rendelkezik.
- Az ár tartalmaz: bővített kontinentális reggelit, 2 fogásos vacsorát és a wellnesscentrum használatát.

**Előszезon: 2010. 05. 30-ig**

23 900 Ft/fő/3 éjszaka, 29 900 Ft/fő/6 éjszaka

**Főszезon: 2010. 05. 31-től 08. 28-ig**

29 900 Ft/fő/3 éjszaka, 39 900 Ft/fő/6 éjszaka

+ *idegenforgalmi adó: 410 Ft/fő/éjszaka*



Üdülésicsekk- és Egészségpénztár-elfogadóhely.

**A VDSzSz Szolidaritás tagjai részére az árakból 6% kedvezményt adunk!**

Bejelentkezés: Balogh József

06-30/856-4990 vagy 06-52/270-432

[www.primavilla.hu](http://www.primavilla.hu)

## A VODAFONE-RÉSZLETEKET KERESD A VDSzSz TERÜLETI IRODÁIN AZ ALÁBBI VASÚTI SZÁMOKON:

01-19-19 **Budapest:** Dózsáné Bernáth Beatrix, Deutsch Tibor ♦ 03-29-75 **Debrecen:** Nagy Gábor, Dobóné Galgóczy Ildikó ♦ 04-52-29 **Miskolc:** Cseh Béla, Farkasfalvi Vilmos ♦ 05-20-81 **Pécs:** Simon Teréz ♦ 06-15-63 **Szeged:** Veréb Olga, dr. Pusztai Edit ♦ 07-14-43 **Szombathely:** Derdák Jánosné ♦ 03-33-27 **Záhony:** Simonné Balogh Emese

A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK É R D E K V É D E L M I L A P J A

Felelős kiadó: Gaskó István; Főszerkesztő: Huszta Krisztián; Tervező szerkesztő: Károlyi Marianna  
Nyomda: www.karolyireklam.hu; A szerkesztőség címe, telefonszámai: H-1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A.  
Üzemi telefon: 01+13-29, Tel.: 351-1111, E-mail: info@vdszsz.hu; B/SZL/43/91; Megjelenik 15 ezer példányban.

