

25 éves a Vasúti Dolgozók
Szabad Szakszervezete

25



Kiadja:
Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete

Felelős kiadó:
Gaskó István

Az interjúkat készítette, szerkesztette:
Huszta Krisztián

Tervezés, tördelés:
Károlyi Marianna

Nyomás:
Filmhíradó Mozgóképműhely Kft.
www.impactmedia.hu

2 0 1 4

Előszó

Kedves Olvasó!

A VDSzSz megalakulásának 25. évfordulója alkalmából egy szokatlan formájú könyvet adtunk ki, amiről első ránézésre is rögtön látni lehet, hogy sehogysem illeszkedik majd a könyvespolcunkra: minduntalan kilóg a sorból. Ez a VDSzSz eltelt negyedszázadára is igaz.

A könyv nem csak alakjában emlékeztet egy katalógusra, de tartalmilag is van hasonlóság: egy emlékkatalógust tart ugyanis az Olvasó a kezében, aminek felépítése kronológiai sorrendet követ, de szükségszerűen csak olyan események villannak fel szakszervezetünk történetéből, amit a VDSzSz alapítói, tisztségviselői valamiért fontosnak tartottak kiemelni.



A következő hasábokon jópár sztorival is megismerkedhetnek az érdeklődők; az eltelt években sokszor együtt sírtunk, nevettünk rajtuk. Később már nevettünk a kezdeti ügyetlenkedéseken, csetléseken-botlásokon, amik akkoriban csöppet sem tűntek szórakoztatónak.

A könyvben nem csak vidám, vicces történetek kaptak helyet, hiszen a VDSzSz története sem csak ilyenekből állt. A kezdeti nehézségek nagyon sokszor megkeserítették tagjaink, tisztségviselőink életét, akik gyakran szabadidejüket feláldozva, meggyőződésből építették ezt a szakszervezetet.

A kezdetek felelevenítésén kívül nagy hangsúly került a VDSzSz önállóan szervezett 1999-es sztrájkjára, amit két tragédia is beárnyékol: Sipos István vezérigazgató és Kericsmarik Katalin forgalmista tagtársunk halála. A '99-es sztrájk talán ezért is jóval mélyebben belénk ivódott. Ezek a történetek most először jelennek meg nyomtatásban.

Huszonötödik születésnapunk alkalmából örömmel nyújtom át az Olvasónak ezt a könnyed hangvételű, szubjektív történelemkönyvet.

2014. szeptember 30.

Gaskó István

elnök

Gaskó István:

Agyóri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán végeztem, majd másfél évre a Népköztársaság bakája lettem, ami gyalázatos időszak volt az életemben: mindenre megtanított, csak hazaszeretetre nem. A leszerelés után egy képzési programba kerültem, ennek része volt, hogy ki kellett próbálni magamat állomásfőnökként. Így lettem a 18-20 fős Ormosbánya állomásfőnöke. Itt aztán sok mindent megtapasztaltam. Az áru fuvarozási teljesítményünk meghatározó volt, hiszen Ormosbányáról szemet fuvaroztunk, és naponta több irányvonalat raktunk meg szénrel, aminek ma már csodájára járnánk. Nemcsak a szénhiány miatt, hanem mert az áruszállítási igények nagymértékben visszaestek a vasúti teherszállítással szemben.

1979-80-ban kezdték el szervezni az üzemfőnökségeket, ekkor lettem a kazincbarcikai üzemfőnökség gazdasági üzemfőnök-helyettese. Elég ritka volt, hogy valaki 1980-ban – 26 évesen – üzemfőnök-helyettes legyen. 120 kilométer vonal tartozott hozzánk az összes állomásával együtt, valamint közel ezer ember. Mai viszonylatban ez egy nagy közép vállalatnak felelne meg.

Persze, ennek volt ára is. Amikor felkértek az üzemfőnökség gazdasági helyettesi posztjára, azzal a lendülettel rögtön beleírták az akkor szokványos „beállítási minősítésbe”, hogy Gaskó István kéri felvételét az MSZMP-be. Ez a dokumentum ma is megtalálható. Nem volt mit tenni, kértem a felvételemet, így lettem 1980-ban az MSZMP tagja. Nem mondom, hogy erős presszió hatására tettem, de ha valaki a beállítási minősítésben szereplő vállalását nem teljesítette, akkor nagy valószí-

nűséggel bukott a mutatvány. Az MSZMP-hez befogadtak, nem mondták, hogy nem lehetek tag. De a végén nagyon örültek, amikor megszabadultak tőlem. Aztán Rákosrendezőn lettem üzemfőnök-helyettes, majd onnan selejtezés révén kerültem a Budapesti Igazgatósághoz tanácsadói, „elfekvő” pozícióba.

1985-ben nagyon ígéretesnek tartottam, hogy Mihail Gorbacsov lett az SZKP főtitkára, mert lehetett érezni, hogy a három múmia után, akik előtte voltak hatalmon, nagy változás vár a Szovjetunióra. Nem állítom, hogy ezért, de a változás végül mégiscsak bekövetkezett. Gorbacsov egészen másként közelítette meg a Szovjetuniót, mint világhatalmat, és ez a szemlélet határozta meg a csatlósokkal való kapcsolatot is. Kívülről úgy tűnt, mintha nagyobb szabadságot akart volna adni. A glasznosztj és a peresztrojka végül lehetővé tette a rendszerváltást Magyarországon.

A demokratikus ellenzék 1988-ban már egyre jobban megmutatta magát, és ezen a hozzámm hasonló fiatal emberek fellelkesültek. Mint vasúti alkalmazottat, munkaidőben engem is áthajtottak meghallgatni Grósz Károly Sportcsarnokban elmondott fehérterroros, nagyon véresszájú beszédét. Ott elhatároztam, hogy kilépek az általa vezetett MSZMP-ből.

Akkoriban már javában mozgolódtak a szocdemek. Én nagy tisztelője voltam Willy Brandtnak és a német szociáldemokráciának.

Kicsit ugyan zabos voltam rájuk, amiért a szocializmust elég liberálisan, elnézően kezelték, és emiatt kicsivel meghosszabbították a létezését. Mindent egybevetve azonban Európa szociáldemokrata erői kulturált és vonzó politikát folytattak.

Természetesen, nekünk az égvilágon semmi kapcsolatunk nem volt a nyugati szociáldemokratákkal, ér-



dekes módon az MSZMP-nek volt, de ez aztán a későbbiek során megváltozott. Már 1988-ban, a szociáldemokrata mozgalom első szárnypróbálgatásai idején alkalmam volt Felipe González spanyol miniszterelnökkel találkozni, aki maga is szociáldemokrata volt. A szocdemek, illetve a szociáldemokrata értékek nagyon sok tekintetben hozzájárultak a magyar rendszerváltás megindításához, sőt, már a Kádár-rendszert is valamivel rugalmasabbá tették. 1988-ban egy kicsit megcsapott minket a szabadság szele, ezért aztán sokan – köztük én is – beléptek a TDDSZ-be, a Tudományos Dolgozók Demokratikus Szakszervezetébe. Nem mintha tudományos dolgozó lettem volna, inkább azért léptem be, mert a TDDSZ volt az ellenzéki szakszervezeti mozgalom egyik emblemikus szervezete. Senki nem mondta, hogy egy vasutas közgazdász nem csatlakozhat. Ezzel részese lettem annak a folyamatnak, ami aztán elvezetett a LIGA Szakszervezetek 1988. decemberi megalakításához.

1988. június 27-én volt az első igazi nagy tüntetés Ceaușescu erdélyi falurombolásai ellen. Erre a Hősök terén került sor, ahol több mint 100 ezren gyűltünk össze. Első alkalommal ízlelhattük meg a gyülekezési szabadságot. Ez egy nagyon patinás tüntetés volt az erdélyi magyar falvak mellett.

Ettől kezdve szinte minden tüntetésen részt vettem, bár nem állítom, hogy valami nagy hős lettem volna az ezt megelőző, betiltott tüntetéseken. 1988-ban indult a Kossuth Klubban a „Szociáldemokrata Esték” című rendezvénysorozat, ahova én minden alkalommal elmentem. Esetenként fel is szólaltam, és megismerkedtem egy csomó korábbi szociáldemokrata aktivistával, így többek között Baranyai Tiborral, Takács Imrével és Révész Andrással, a nagy öreggel. 1988 novemberében-decembe-

rében tízen elhatároztuk, hogy újraalakítjuk a Szociáldemokrata Pártot.

Volt némi szerepem abban, hogy a Hámán Kató Fűtőház kultúrtermében – a mai Fűsti közelében – alakult újjá a Magyarországi Szociáldemokrata Párt. Érdekes, hogy ott volt Hankiss Ágnes és Vitézy László (ő forgatta az alakulóülésről készített filmet), aki szintén aktív részese volt a párt újjáalakulásának. Megemlítem Benyó Pál, a Ganz-MÁVAG mérnökének nevét is, akivel nagyon jó barátok voltunk. Rajtuk kívül persze mások is jelen voltak: 1989. január 9-én mintegy huszonöten alapítottuk meg újra a Magyarországi Szociáldemokrata Pártot.

Akkoriban a szociáldemokrata mozgalom nyugaton példaértékű módon szinte teljesen összefonódott a szakszervezeti mozgalommal. Magyarországon is voltak ennek hagyományai, és mint jó szociáldemokrata, kötelességemnek éreztem, hogy támogassam a szakszervezeti mozgalmat. Így például kijártam, hogy az MSZDP zuglói székházába beengedjük az akkor még szárnyait bontogató LIGA Szakszervezeteket. Mivel akkor még nem volt székházuk, és így legalább fűtött helyiségben tevékenykedhettek. Persze, nem kell nagy dolgokra gondolni, az MSZDP egy Ráskay Lea utcai családi házban működött. Jó szocdemként segédkeztem a szakszervezetek épülésében, és talán mondhatom, hogy a VDSzSz megalapítása, létrehozása volt az egyik fontos tettem.

Ezzel párhuzamosan már az Ellenzéki Kerekasztal is megkezdte működését, ahol én a Szociáldemokrata Párt tárgyalódelegációját vezettem. Ott végeztük el azt a munkát, ami a köztársaság kikiáltásához vezetett. Azzal az új alkotmánnyal, amit addigra már elfogadott az MSZMP-többségű Parlament és a pártok, az MSZMP,

illetve az Ellenzéki Kerekasztal és a harmadik oldal megállapodásával sikerült törvényerőre emelni. Ezt fogadta el a Parlament, és október 23-án kikiáltottuk a Harmadik Köztársaságot.

Frenetikusak voltak ezek a Kerekasztal tárgyalások. Nagyon sokszínű politikai erő ült az asztal körül: a Bajcsy-Zsilinszky Baráti Társaság, a Magyar Néppárt, a Kisgazdapárt, a Szabad Demokraták Szövetsége, a Fidesz, a szocdemek, az MDF, a Kereszténydemokrata Néppárt és a LIGA. Ez a kilenc szervezet ülte körül az asztalt. Hosszú napokon át, reggeltől-estig ott ültünk a Parlamentben, és próbáltunk javaslatokat tenni az új Alkotmányt illetően. Csárádi János volt akkoriban a vasúti igazgatóm, aki kétnaponta nyugtázta, hogy már megint látott a híradóban, biztos nem munkaidőben ültem a Parlamentben... Pedig volt olyan is, de Csárádi ebben a tekintetben együttműködő volt.

A Kerekasztal tárgyalásokon az volt a célunk, hogy erőszakmentes rendszerváltás valósuljon meg Magyarországon, és – bár ezt ma sokan bírálják – szerintem ez volt az egyetlen kulturált megoldás. Azt hiszem, sikeres volt. Nem ott romlott el a dolog, ha egyáltalán elromlott.

Az MSZDP alelnökeként alkalmasnak tartottak arra, hogy én képviseljem a szocdemeket ezen a nagyon fontos tárgyalássorozaton. Azt nem állítom, hogy a Szociáldemokrata Párt delegációja volt szakmailag a legfelkészültebb: közel sem volt olyan hátterünk, mint például az MDF-nek, vagy az SZDSZ-nek, akik komoly, tudományosan képzett embereket tudtak felsorakoztatni az érveik mögé. Például Tölgyessy Péter és Antall József is nagyon felkészült volt alkotmányjogból, és bizony-bizony ott ők cipelték ezt a terhet leginkább a vállukon.

Már csak azért sem lehettünk a legfelkészültebbek, mert akkoriban nagy beharcok jellemezték az

MSZDP-t: a régi és az új irányvonalak összecsapásaként is aposztrofálható ez az időszak. Én az új nemzedékhez tartoztam, és a Megújulás Platform tagja voltam – akkoriban még ilyen is működött az MSZDP-ben.

1989-ben ugyanis nem lehetett ott folytatni, ahol az 1940-es évek második felében abbahagyták, de – uram bocsá! – az '56 utáni szociáldemokrata értékeket sem lehetett ekkor már aktuálisnak gondolni. Nekünk akkoriban a nyugati szocdemektől eltanulható jóléti társadalom felépítésének ideája volt a zászlónkra tűzve. Ez volt a legfontosabb célkitűzés. Idősebb barátaink viszont a munkásmozgalom egyéb bugyraiból szerettek volna még pár dolgot a célok közé felvenni. Ezen ment a viadal.

Mindenesetre a szocdemekben a választások nagy esélyesét látták, hiszen az akkori közvélemény-kutatások szerint elég jól szerepeltünk volna, ha mondjuk 1989 őszén lettek volna a választások. Korábban pedig még jobb eredményeket mutattak a közvélemény-kutatások.

Ezt aztán sikerült jól elrontani, mert öldököltük egymást: a régi és az új szociáldemokraták. Az idős szocdemek próbálták maguknak vindikálni a jogot, hogy övük legyen a vezető szerep, mivel ők régen is szocdemek voltak. Elveiket azonban 1989-ben nem lehetett nagy sikerrel képviselni. Ezzel szemben a fiatalok megpróbálták a kor szellemét belevinni a szociáldemokráciába. Ez a küzdelem végül oda vezetett, hogy bizony jócskán sikerült lefaragni a népszerűségi indexünket. Az is hozzátartozik, hogy az MSZP – korábbi nevén az MSZMP – mindent elkövetett annak érdekében, hogy a politikai palettán a szociáldemokraták helyét ne az újonnan megalakult Szociáldemokrata Párt foglalja el. Ezt a helyet ugyanis ők célozták meg maguknak. Az elmúlt 25 év eseményeiből látszik, hogy ez volt a céljuk, de azóta



sem sikerült ezt elérniük. Pedig mindent elkövettek, még ügynököket is küldtek ránk, szocdemekre. Legalábbis, gyanítottuk, hogy ez történt.

A küzdelmeink miatt az első néhány alkalommal nem vehettünk részt az Ellenzéki Kerekasztalon, mert a többi párt kijelentette, hogy amíg a szocdemek békét nem kötnek egymással, addig ne jöjjenek, nehogy itt veszekedjenek. De aztán gyorsan bekapcsolódtunk a munkába. Az volt a technika, hogy amikor az Ellenzéki Kerekasztal ülésein eljutottunk valameddig, akkor meghívtuk az MSZMP-t, mint tárgyalópartnert. Ezen kívül jelen volt a harmadik oldal is, ahol különféle himi-humi társadalmi szervezetek foglaltak helyet, akik inkább fékeztek a rendszerváltást, mint segítettek – ilyen volt például a SZOT, a Nőtanács meg a Népfront – ehhez hasonló nagyon fontos szervezetek ücsörögtek itt. Ők persze nem igazán voltak érdekeltek a rendszerváltásban, és ez meg is látszott a tevékenységükön.

Izgalmas időszak volt, mivel fontos kérdéseket kellett az Alkotmányban elrendezni. Például azt, hogy a politikai szerveződések ne legyenek jelen a munkaheleken. Ez óriási dolog volt, és már előremutatott a négyigenes népszavazásra, amire 1989 novemberében került sor. A szocdem párt a „négy igen” egyik támogatója volt. De ugyanilyen fontos volt a munkásország megszűntetése, a többpártrendszer bevezetése, a parlamenti demokrácia intézményrendszerének a kiépítése, a szabadságjogok garantálása az Alkotmányban. Ezek mindmind az Ellenzéki Kerekasztal történelmi léptékű feladatai és eredményei közé tartoztak.

Bár több kifejezésünk is van az akkori események leírására, a magam részéről én a rendszerváltást használom, hiszen az egy őszinte, az emberek ösztöneiből felszínre törő szabadságvágy beteljesítését jelentette

számomra. Szerintem ez egy nagyon magasztos és felzabadult rendszerváltás volt. Átéltém szinte minden percét.

1990-ben az első országgyűlési választások alkalmával eredetileg Zuglóban indultam. Mivel azonban a kazincbarcikai alapszervezetünk a szakadárokhöz dezertált, ezért ezt követően Barcikán én képviseltem az MSZDP-t a választáson. A vége az lett, hogy a szakadár szocdemek nem jutottak be a Parlamentbe – már a szükséges mennyiségű kopogtatócédulát sem tudták összegyűjteni.

Kazincbarcikán, az egyéni választókerületemben 7,3 %-nál is több szavazatot kaptam, ami az MSZDP országos támogatottságának több mint duplája volt. Ráadásul, csak három hét állt rendelkezésemre a kopogtatócédulák begyűjtésére. Ebben az ottani vasutasok, barátaim, ismerőseim segítettek. És persze ott laktam, emiatt viszonylag sokan ismertek.

1990-ben, a március végi első forduló csúfos veresége után – amikor kiderült, hogy a párt nem érte el még a 4%-os bejutási küszöböt sem, – döntöttem el, hogy elhagyom az MSZDP-t. Valamennyi párttisztaságról lemondtam, és visszamentem a vasúti munkahelyemre. (A választási kampány előtti időszaktól kezdve egészen a választásokig illetmény nélküli szabadságon voltam.) Úgy éreztem, hogy ennek így a továbbiakban semmi értelme nincs.

1989-ben négy utazó kopogtatott be a LIGÁ-hoz: Kovács Mihály, Kalmár Tibor, Papp Gábor és Zentai Gy. László. A LIGA jó viszonyban volt az MSZDP-vel, személy szerint velem is, hiszen egy helyen volt a központunk, és az Ellenzéki Kerekasztal tárgyalásain is találkoztunk. Én akkoriban még a Szociáldemokrata Párt alelnöke voltam. Tudták rólam, hogy vasutas vagyok, így kapcsolatba lép-

tem velük, megkerestem őket. Ők próbáltak valami kiutat találni az akkori pártállami keretek közül, és eleinte egy önszegélyező szervezetet akartak létrehozni. Felbízattam őket, hogy önszegélyező szervezet helyett inkább egy szakszervezetet hozunk létre: a VDSzSz-t. Végül kötélnék álltak.

A szervezkedés 1989 tavaszán indult. Kezdetben túl sok szerepet nem vállaltam, hiszen az MSZDP alelnökeként nem akartam a szálakat keverni. De amiben csak tudtam, segítettem a szakszervezet megalakulását, így például én írtam az alapszabályt, én találtam ki a nevet, és 1989. szeptember 30-án én vezettem le az alakulóülést. Hozzám fordulhattak azok, akik úgy döntöttek, hogy részt kívánnak venni az alakulóülésen, és ezt előre jelezni akarták. Többek között a vasútüzemi szolgálati telefonszámom volt megadva tájékozási pont gyanánt. Mondanom sem kell, hogy ez a munkáltatónak is feltűnt. De Csárádi János nagyon toleráns volt velem, érdeklődéssel figyelte a fejleményeket, de nem akadályozta a ténykedésemet.

Ők négyen nagyon lelkes fiatalok voltak, és 1989-ben felvállalták a faltörő kos szerepét. Ez annyiban érdekes, hogy nem a vasúti értelmiséget reprezentálták, hanem inkább a forgalmi utazószemélyzetet, hiszen mind a négyen jegyvizsgálók, fővizsgálók, vonatvezetők voltak. Az utazók egyébként mindig ilyen rebellisek voltak: jöttek-mentek a hálózaton, összeszedték az információkat, és terjesztették a hálózaton. Szabadabbnak tekintették magukat, mint azok, akik például oda voltak láncolva a rendelkező asztalhoz, vagy a műhelyben a sajtupadhoz.

Az országot járva azt tapasztalták, hogy a vasutas társadalom is szeretne valami újat. A SZOT tagjaként működő Vasutasok Szakszervezete arra sem volt alkal-

mas, hogy egyáltalán érzékelje a munkavállalói érdekeket: a Párt előszobájaként működött, ahogy ez elő is volt írva a szakszervezeti tagkönyvben. Ezt a vasutasok kevesellték.

Elég erős ellenállás volt tapasztalható a VDSzSz megalakulásával szemben, és bizony még a működése kezdetén is azt hajtogatták az akkori vezetők, hogy a VDSzSz-szel még csak szóba sem szabad állni, csak a VSZ-szel. Gondolom, azt remélték, hogy visszajön a kommunizmus, és attól féltek, hogy bűnül róják fel nekik, ha nem így cselekednének. Az akkori vezetésnek volt jó néhány barátságtalan lépése velünk szemben.

A kilencvenes évek elején az MDF volt hatalmon, de a kormányok általában mind ugyanúgy viselkednek, teljesen mindegy, melyik oldalon állnak: ellenzik a tevékenységüket kritizáló, akadályozó megmozdulásokat. Az akkori MÁV-vezetés legalább két okból volt a VDSzSz ellen: egyrészt még működtek a régi reflexek, beidegződések, másrészt megfelelési kényszert éreztek az új kormány irányába, ami a VDSzSz visszaszorítására sarkalta őket.

Az újonnan megalakult VDSzSz és a VSZ viszonya a legvadabb macska és a legfélénkebb egér párharcára emlékeztetett. A VSZ védte a bástyáit, a vezetése azt gondolta, hogy teljesen indokolatlan új szakszervezetet létrehozni, mert a VSZ-t belülről meg lehetne reformálni. Ez akkor számunkra – és sok vasutas számára – nem volt elfogadható alternatíva.

Akkoriban Koszorús Ferenc állt a VSZ élén, és volt egy munkatársa, akit Borsik Jánosnak hívtak. Borsik Jánossal az én viszonyom elég nehézkes volt, ami a későbbiekben sok mindenre rányomta a bélyegét. Koszorús Ferenc ugyanis azt a feladatot adta Borsik Jánosnak, hogy kísérje figyelemmel a VDSzSz alakulási





folyamatát; kvázi rám állította őt. Így aztán Borsiknak el kellett mennie a VDSzSz alakuló ülésére, és úgy általában mindenhová, ahol én megjelentem. János az elején volt annyira kreatív, hogy megkérdezze tőlem, nem árulnám-e el, mikor, hol leszek, hogy legalább nyomoznia ne kelljen utánam. Én elárultam, ettől kezdve bárhova is mentem, János árnyékként követett. Ez egy sajátos történelmi helyzet volt: az emberek az új dolgok iránt fogékonyak voltak, a régit meg elvetették. Én képviseltem az új irányzatot, szegény János meg a múltat. És mindenhol vesztett. Ha valahol felszólalt a VSZ nevében, ott mindig többen álltak be az új VDSzSz-be, mint egyébként tették volna felszólalás nélkül. De ez nem az én személyes varázsomnak volt köszönhető. Fordított helyzetben én is ugyanolyan kudarczíriát könyvelhettem volna el. Nem emberekről szólt ez a történet: a VSZ, a régi szakszervezet veszített, és az új győzött. Ezt a veszőfutást János soha nem tudta megbocsátani a VDSzSz-nek, hiszen bő egy évig járta a VDSzSz alakulási útvonalát, és valósággal beleégett ebbe a hálátlan szerepbe. Sajnáltam őt, de leginkább azt sajnáltam, hogy ez helyrehozhatatlanul megrongálta kettőnk viszonyát, amiből később sok hátránya származott a vasutasoknak. Végül 1990 tavaszán, a VSZ kongresszusán nem választották be a mozdonyvezetőket az új vezetésbe. Akkor úgy megsértődtek, hogy elhatározták: önálló szakszervezetet hoznak létre.

1989 decemberében egy mozdonyvezető sztrájkra is sor került, amit Koszorúsék szerveztek az akkor még a VSZ-nél tevékenykedő mozdonyvezetőkkel. Koszorús és Urbán Lajos, a MÁV akkori vezérigazgatója közösen szervezte ezt a sztrájkot. Voltak olyan szolgálati helyek, ahol a VDSzSz-aktivisták a parancskönyvből tépték ki a sztrájkra utasító parancsot. Ez persze csak színház volt

az akkori VSZ- és MÁV-vezetés részéről, egy trükk, hogy valamivel legitimálják magukat, de semmi haszna nem lett. Hiteltelen volt. A vasutasok azonban átláttak a szítán, és is többször beszéltem erről a televízióban.

A vasutasok nagy érdeklődéssel fogadták a VDSzSz toborzóembereit, hiszen ők valami egészen újat képviseltek: a VDSzSz klasszikus szakszervezeti érdekvépviseletet ígért, ami nem merül ki az üdültetésben, a párttitkárnak és a főnöknek szóló kedveskedésben, hanem megfogalmazza a vasutasok igényeit, és ha kell, odacsap. A VDSzSz egy új filozófia mentén működött, és a VSZ korábbi működésében ismeretlen technikákat alkalmazott. Ezt pedig az emberek felismerték.

Abban az időben a bérelmaradás és a létszámleépítés jelentette a két legégetőbb problémát. Mindkettő markánsan a munkavállalók érdekkörébe tartozik. Általában véve elmondható, hogy az infláció éveiben próbáltunk egyre feljebb araszolni a bérekkel – volt olyan év, amikor az infláció elérte a 25%-ot. A kilencvenes évek elején kidolgoztunk egy bértarifa-rendszert a MÁV egészére, ami jótékony hatással volt a bérekre, és az emberek többsége támogatta is a bevezetését.

A létszámleépítéseket zömében tevékenység-kihelyezéssel hajtotta végre a munkáltató, majd szabad kezet adott a leányvállalatok vezetésének.

Ez igen sunyi megoldás volt. Ezeknél a leányvállalatoknál foglalkoztatási garanciákat vívtunk ki. Bár a MÁV létszáma az 1990-es 120 ezerhez képest ma már a 40 ezret sem éri el, tehát a harmadára zsugorodott – persze, a teljesítmények is hasonló mértékben csökkentek – de látványos, sok ezer embert érintő elbocsátásokra nem volt példa.

A vasútvonalak bezárása hosszú ideig kísértette a mindenkori kormányzatot és a vasúti vezetőket, de

előbb-utóbb mindegyik kezdeményezésről bebizonyosodott, hogy nem túl sok haszna lenne. Volt olyan például, hogy a vasúti hálózat harmadának bezárását is tervezték. A hozzáértő szakemberek kimutatták, hogy 1700 kilométer vonal megszüntetése alig jelentett volna megtakarítást. Belátták, hogy ezt nem érdemes nagyon erőltetni. Ma épp ellenkező előjelű folyamatok zajlanak: a Fidesz-kormány 2010-es hatalomra kerülésekor visszaállította a korábban megszüntetett vonalakon is a vasúti közlekedést.

Az 1993-as ÜT-választás óriási eredmény volt, hiszen gyakorlatilag nem volt infrastruktúránk, egyedül a lelkes aktivisták munkájára támaszkodhattunk. A VSZ-nek mindenhol területi irodái, munkahelyi irodái voltak, és az emberei megfelelő anyagi körülmények között ténykedtek. Olyan volt ez, mintha a bolha nekiugrott volna az elefántnak. De az eredmény minden várakozást felülmúlt: a VDSzSz több mint 17 százalékos eredményt ért el. Erre senki nem számított. A Munka Törvénykönyvében 10% volt a reprezentativitási küszöb, és ezt bőven megugrottuk, ráadásul ez a legtöbb embert foglalkoztató munkáltatónál történt. Több száz üzemi tanácsot kellett megválasztani, sok-sok taggal. Iszonyú munka volt, de a VDSzSz-nek akkor is volt egy szerencsecsillaga: a Friedrich Ebert Alapítvány. Az Alapítvány szakszervezeti projektvezetője Rainer Girndt volt, aki a kellő időben olyan támogatást biztosított a LIGA részére, ez nagyban hozzájárult ehhez az ÜT-eredményhez: egy nagyteljesítményű fénymásolót kaptunk, ezzel az összes reklám-anyagunkat, propaganda-anyagunkat, szórólapunkat kinyomtathattuk. Szerintem az ÜT-választásban meghatározó szerepe volt ennek a FES által adományozott fénymásolónak, Rainer Girndt pedig különösen sokat tett

értünk. (Köszönetképpen a VDSzSz nemrég Aranyjelvény kitüntetésben részesítette Rainert.)

A 17 százalékos választási eredményt mindenki elfogadta: a vasutasok, a politika, a menedzsment. Ettől kezdve a VDSzSz legitimációját senki nem vitatta. Talán csak a VSZ, de ez nem mérvadó, hiszen versenyhelyzetben ez természetes reakció. A legjobban az fájt nekünk, hogy az üzemi tanács-választásokat követően a VDSzSz-t a VSZ-es kollégák nem engedték be a Központi Üzemi Tanácsba: kiszavaztak minket. Azt vallották, hogy a győztes mindent visz.

Rainer Girndt:

Egy évvel a megalakulása után látogattam meg először a VDSzSz-t. Ekkoriban csak annyit tudtam róla, hogy olyasvalaki vezeti, akinek gondolkodásmódja közel áll a szociáldemokrata értékekhez. Azt akartam megtudni, hogy az akkor még gyerekcipőben járó szakszervezetnek milyen támogatásra lenne szüksége ahhoz, hogy még hatékonyabban tevékenykedhessen.

A Keleti pályaudvar mellett, a MÁV Budapesti Igazgatósági épületében találkoztunk, ahol a VDSzSz-nek néhány szerényen berendezett irodája volt. Nem maradtunk ott sokáig: Gaskó István szerint ugyanis a felmerülő kérdéseket könnyebben és kellemesebben lehet egy jó magyar ebéd során megbeszélni. Ezt meg is tettük egy közeli étteremben.

Az első találkozás alkalmával meglepett, hogy mennyire érdeklődnek a német ún. „üzemi alkotmány” és a „vállalati együttdöntés” iránt. Amikor jobban megismertem őket, rájöttem ennek okára: mivel a rendszer-



váltás után demokratikusan megválasztott első magyar kormány napirendre tűzte az üzemi tanácsok rendszerének bevezetését.

Ezt a szándékot a szakszervezetek nem feltétlenül fogadták kitörő lelkesedéssel, már csak azért sem, mert hiába használták a kormányzó konzervatív erők a német üzemi alkotmány terminológiáját, a hozzátartozó tartalomról szántszándékkal megfélemlítettek.

A fiatal szervezet még a Munka törvénykönyve 1992 nyári hatálybalépése előtt kellőképpen fel akart készülni az új érdekképviselői intézmények, az üzemi tanácsok bevezetésére. Nagyon szívesen és pontosan emlékszem azokra a területi és központi „Üzemi Tanács Képzésekre”, amikre 1991 folyamán került sor. Ezeket eleinte az Osztrák Vasutas Szakszervezet, később a Német Vasutas Szakszervezet szakértői is besegítették. Az üzemi tanácsok Magyarországon mindaddig ismeretlen rendszere iránti fokozott érdeklődés a VDSzSz számára néhány évvel később stratégiai sikernek bizonyult. Az ágazati szakszervezeti vagyont az első két, 1993-as és 1995-ös országos üzemi tanács-választások eredménye alapján osztották fel. A választásokon elért figyelemreméltó eredménye alapján a VDSzSz az ágazati vagyont jelentős részéhez hozzájutott, amit a fiatal szervezet nagyon hatékonyan fel is használt szervezeti struktúrájának megerősítésére.

Ez a kezdetben segítségre szoruló szakszervezet olyan szervezetté nőtte ki magát, mely lehetőségeihez mérten más szervezeteket is támogat. A VDSzSz-nek nem volt jogelődje: az anyagi és szervezeti nulláról indult, ennek ellenére rövid idő alatt egy stabil, országosan és nemzetközileg elismert érdekképviselővé vált. Így teljes joggal állíthatjuk, hogy a rendszerváltás első negyedszázadának egyik sikertörténete a VDSzSz-é

a sikerekben nem bővelkedő magyar szakszervezeti pluralizmus terén.

Heim Géza:

A nyolcvanas években egyre rosszabb lett a hangulat a vasutasok körében. A nagyvárosok kezdtek iparosodni, és az újonnan létesített vállalatok már megadták azt a pénzt, amit vasutasként lehetett keresni. A MÁV nem kapcsolt: a létszámhiányt kirendeléssel próbálták enyhíteni. Kirendeléssel azonban semmit nem lehetett megoldani. A nagy állomásokon rengeteg kirendelést kellett teljesíteniük a dolgozóknak, az ezért kapott pénz azonban még csak arra sem volt elég, hogy fedezze a dolgozó kirendelés alatt felmerült kiadásait. Ez feszültséget okozott. A kocsirendezőket, a forgalmi utazókat látástól-vakulásig pihenőidő nélkül hajtották őket, voltak balesetek, a családokban válások. Hatvan órás szolgálatok is akadtak, amiből nyolcat bólogatott az ember.

Egyszer reggel hatkor jöttem el szolgálatból. Az akkori vezénylő délben már jött is értem, fel akart ébreszteni: olyan voltam, mint a hulla, nem is emlékeztem rá. A feleségem mondta neki, hogy úgysem tudja felköltetni. Tudja maga egyáltalán, hogy mikor ment el itthonról?! Mire a vezénylő azt felelte, hogy már rég kialhatta magát. Egy gonosz ember volt: mint utólag megtudtuk, a kirendelésbe vezényelt emberek után prémiumot kapott. Celldömölkön volt olyan, hogy harmincan-harmincöten is kirendelésben voltak.

A nyolcvanas években már üzemfőnökségek voltak. Az elképzelés jó pár év alatt meg is bukott, mert rájöttek arra, hogy nem úgy működik, ahogy azt sokan

elméletben elképzelték. A régi vasutasok már előre tudták, hogy nem fog menni, pláne olyan emberekkel nem, akik a marxista egyetemek elvégzése után csöppentek nagy hirtelen vezetői pozícióba olyan titulusokkal, mint a marxista filozófia-tudományok doktora, a munkásmozgalom doktora, stb. Olyan béreket kaptak, amit nem érdemeltek meg, mert szakmailag a bányászbéka szintjén voltak. Többek között ők is a premizáltak közé tartoztak. A premizált munkaköröket sokan átkozták: azok kapták a pénzeket, akik semmivel nem járultak hozzá a vasúti teljesítményekhez. Akik viszont éjjel-nappal a sínek között dolgoztak, azok nem láttak ebből egy fillért sem. Többek között ezért is volt utálat a VSZ-szel szemben.

A VDSzS megalakulása előtt a Keletiből a nagy- illetve kis szolgálati helyekre megfelelő mennyiségű szórólapot hoztak. Ebben rávilágítottak az állami szakszervezet, a VSZ hátrányaira, és javasolták, hogy alapítsunk a vasúton egy szabad szakszervezetet.

Egy előfelmérést végeztünk, hogy megtudjuk: van-e értelme nekiállni, de a visszajelzésekből úgy láttuk, hogy igény lenne rá. Nem telt el három hét, és már bejártuk az Igazgatóságához tartozó valamennyi állomást az összes vonalon: eljutottunk Nagykanizsára, Győrbe is – mindenütt voltak ismerősök, barátok, akik hozzánk hasonlóan gondolkoztak.

A pestiekkel megegyeztünk, hogy 1989. szeptember 30-án, a Keleti nagy oktatójában alakítsuk meg a szakszervezetet. Ez igen jó hangulatú volt, nagyon sok küldött érkezett, de jelen voltak a lengyel Szolidaritás mozgalom, a lengyel vasutasok képviselői is.

Krisztián István:

1 968-ban, érettségi után jöttem a vasúthoz, és a szegedi vontatási telepen lettem mozdonyvezető-gyakornok. Akkor nem tudtak meggyőzni minket arról, hogy belépünk a Pártba, viszont a Vasutasok Szakszervezetébe beléptünk, mert azt vallottam, hogy a bérből és fizetésből élő embernek valahova kell tartoznia, mert az érdekét egyedül nem tudja képviselni. Ezért mozdonyvezető-gyakornok társaimmal úgy döntöttünk: „na és, mi van akkor, ha belépünk?”

Persze, elmondták, hogy ajánlatos így tenni, finoman utaltak rá, hogy érettségizettek, technikusok vagyunk, és nem mindegy, hogyan alakul a jövőnk. Ezt egyébként nem is vitattuk. Volt is benne valami, hiszen bizonyos munkakörök betöltésénél, esetleg tanfolyamnál, beiskolázásnál ez azért számított – noha nyíltan soha nem mondták ki. Ez aztán a '70-es évek vége felé még inkább felerősödött: „Itt akarsz örökre megrohadni?!” – kérdezték. Ebből érteni kellett: addig hajkurásztak, addig agitáltak, hogy jobbnak láttam, ha inkább belépek az MSZMP-be, hátha akkor békén hagynak. Ezt hívták káder-utánpótlásnak. A nyolcvanas évek végén hatalmas szakadék tátongott a fővárosi és a vidéki vasutas társadalom között, ami irritáló volt. Mi is ugyanúgy hoztuk-vittük a vonatokat a főváros és Nyíregyháza között, mint a pestiek, csak mi több tíz százalékkal kevesebbet kerestünk – esetenként akár 30-40% is lehetett a különbség!

Ezek a feszültségek felgyülemlettek, de a problémákat rendre a szőnyeg alá söpörték, vagy mindig le tudták valamivel a dolgot: aki esetleg üdülést igényelt,



megkapta. Volt minimális bérfelvezetés is, de ez korántsem orvosolta a bérfeszültséget.

A rendszerváltás környékén Samu János kollégámmal elkezdtünk azon morfondírozni, hogy tenni kellene valamit. Akkor még nagyon friss volt minden, és bármi megtörténhetett, akár még meg is fordulhatott volna a folyamat. Erre volt már példa a magyar politikai életben. Egyszer csak Samu Janit telefonon értesítették arról, hogy megalakítanak a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetét, mert a Vasutasok Szakszervezete nem tesz semmit a bérfeszülés feloldása érdekében. Hogyne, minden további nélkül! Akkoriban már balesetvizsgáló voltam, és készenléti szolgálatot láttunk el, emiatt nem tudtam Pestre menni a VDSzSz alakulójára. Ezért egy meghatalmazást írtunk alá, amiben kijelentettük, hogy mi is támogatjuk a szakszervezet megalakítását. Bár személyesen nem voltunk jelen a megalakulásnál, de emiatt mi is teljes jogú alapítónak tartjuk magunkat.

Jani örvendezve jött haza Pestről. Hurrá, most már két szakszervezet van a MÁV-nál: a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete meg a VSZ. Ezután nekiláttunk, hogy megalakítsuk a VDSzSz nyíregyházi alapszervezetét.

Az alapszervezet megalapítása előtt írtunk egy levelet Koszorús Ferencnek, a VSZ főtitkárának, amiben megkértük, hogy tájékoztasson minket írásban arról, hogy mit tett a vasutas társadalom, különösképp a vidékiek és a fővárosiak közt húzódó bérfeszülés kiegyenlítése érdekében. Hogy került a csizma az asztalra? Micsoda dolog, hogy a szakszervezeti tag kérdőre vonja a titkárát?! A pártállam idején ez nem volt divat.

Aztán megkaptuk a választ. Egy halom fénymásolatot küldtek, és abban aztán volt minden, csak konkrétum nem! A dokumentumok több mint felén se dátum,

se aláírás nem szerepelt! Tudtuk, hogy ennek mi az oka: nem vettek minket komolyan, viszont kénytelenek voltak tájékoztatni bennünket.

Megpróbálták megvezetni minket. Gyakorlatilag bebizonyosodott, hogy nem csináltak semmit. Erről tájékoztattuk a munkatársainkat is, persze, a VSZ-ben nagyon haragudtak is ránk,

De mi csak nyomultunk. Kihirdettük, hogy megalakítjuk a VDSzSz Nyíregyházi Alapszervezetét. Az alakulóján részt vett Gaskó Pista, de érdekes módon lejött Tóth Ferenc és Borsik János is. Ők voltak a Koszorús-gyerekek.

Gondolom, Koszorús küldte őket, hogy nézzék meg, mi történik Nyíregyházán. Pistával elmondtuk, hogy miért van szükség a VDSzSz-re: igenis legyen egy, a vasutas társadalmat egészségesen és korrekten képviselő érdekképviselő, mert a VSZ nem veszi komolyan a munkavállalókat. Kötelező volt belépni, de nem törődtek a problémákkal: majd az élet megoldja. Ezt a hozzáállást elutasítottuk, és ennek köszönhetően egyre többen léptek be az alakulás után.

Bár kívülről nézve úgy tűnhetett, hogy az emberek tódulnak a VDSzSz-be, de Nyíregyházán nagyon meg kellett dolgozni minden egyes tagért. Le kellett ülni velük beszélgetni: ha beleléptünk valamibe, akkor örökké a cipőnkön hurcoljuk? Nem. Megtisztítjuk magunkat. Átgondoljuk a dolgokat, és az általunk vélt jó irányába megyünk tovább. Persze, a félelem miatt sem özönlöttek az emberek a VDSzSz-be. Még mindig nem lehetett tudni, hogy mi történik. Mert akár vissza is rendeződhetett volna minden a régibe, hiszen a munkásöröknél voltak a fegyverek. Ezt ne felejtjük el! És ez is hozzájárult a bizonytalansághoz.

Apránként egyre több helyen jöttek létre alapszervezetek, és egyre jobban megerősödtek. Az első küldöttgyűlésen fel kellett állítani a „stábot”, az irányító testületet. Ezen az első küldöttgyűlésen megválasztották a tisztségviselőket is: Galántai Ferenc lett a VDSzSz első elnöke Szeged területről, ő kezdettől fogva részt vett a szervezésben. Gaskó Pista alelnök lett, de Kalmár Tibor, Zentai László és Papp Gábor is tisztséget kapott. Akadozva mentek a dolgok.

Urbán Lajos után Csárádi János lett a MÁV vezérigazgatója. A VDSzSz nekilátott programja kidolgozásának. Mi már akkor is elmondtuk, hogy a bérfeszültséget meg kell oldani. Persze, nem a fővárosiak rovására, hanem tisztességesen. Ezzel egyet is értett a VDSzSz választmánya. Galántai Ferencnek kellett volna elővezetni a témát Csárádinál, de azt mondta: „Hogy gondoljátok? Én Csárádival nem fogok konfrontálódni. Jó kapcsolatban vagyok vele, és ezt nem akarom elrontani.”

Lett is nagy felháborodás: leváltottuk. Kalmár Tibor lett a VDSzSz következő elnöke. De így sem ment. Tibi szakszervezeti pénzeket adott kölcsön. A végén persze kiderült, hogy hiányzik a pénz, és nem tudott vele elszámolni. A páncélszekrényben egy rakás cetlit őrzött, azokra írta rá, hogy kinek mennyit adott. Mindezt önhatalmúan tette, mindenféle testületi döntés nélkül. Ez már túrhetetlen volt.

Nem azért alakultunk meg, hogy szétmenjünk, vagy mi is olyanok legyünk, mint a régi VSZ, és ne merjünk az asztalra csapni. Nem egy másik VSZ-t akartunk létrehozni, hanem egy markáns szakszervezetet, ezért is alapítottuk a VDSzSz-t, ezért léptünk be, és ezért szerveztük az alapszervezeteket. Nagy telefonálgatás kezdődött, meghánytuk-vetettük a dolgot, majd ismét összehívták a küldöttgyűlést. A Nyíregyházi Alapszerve-

zet tagsága aláírt egy támogató nyilatkozatot, amiben az állt, hogy Gaskó István megválasztásával értünk egyet. 176-an írták alá. Ennyien nem tudtunk volna felmenni Budapestre, így a küldötteink magukkal vitték ezt az ívet az elnökválasztásra.

Pistában egy felkészült, jó vezetőt, agilis szervezőt véltünk felfedezni. A végzettsége is megvolt hozzá. A korábbi elnököknek ez nem adatott meg. Középfokú, illetve szakmai felsőfokú végzettséggel rendelkeztek. Tibi talán még azzal sem, mivel vonatvezető volt.

Láttuk, hogy a munka érdemi részét igazából Pista végzi. Ő volt a VDSzSz mozgatórugója: a küldöttgyűlés végül meg is választotta őt elnököknek. Kalmár Tibiék pedig megsértődtek, kiváltak a VDSzSz-ből, és megalakították a VFSZSZ-t.

A bozótharcosok javarésze kivált a VFSZSZ-szel. Persze, az öntisztulás után is előkerültek páran, volt egy-két villongás, de ez természetes egy újonnan alakult szakszervezetben, ami tényleg a talpától indult.

A bozótharcos kifejezést Gaskó Pista használta abban az értelemben, hogy egy szervezetnek nem szabad bozótharcot vívnia. A bozótharc esetenként elkerülhetetlen, de rá kell ébredni, hogy a szakmaiság, és a törvény adta keretek betartása a legfontosabb. Az volt a bozótharcos, aki nem nagyon volt tisztában a jogi háttérrel. Pista először igyekezett mindenkit meggyőzni arról, hogy nem szabad húbele-balázs módjára nekiugrani a dolgoknak, hanem mindent elő kell készíteni, le kell tárgyalni. Tökön-paszulyon átugrálva nem lehet odamenni egy tárgyalásra.

Voltak köztünk beépített emberek, téglák is. Ezt onnan lehetett tudni, hogy amikor szavazásra került a sor, ők sosem szavaztak meg semmit, bármiről is volt szó. Ettől kezdve tudtuk, hogy oda kell figyelni rájuk. Volt,



aki vissza is lépett a VSZ-be. Nagy kavarodás volt akkoriban, mi meg próbáltunk talpon maradni. Pista elnökké választásával aztán gyökeresen megváltozott a képlet. Mindenáron el akartuk érni, hogy a MÁV-nál vezessék be a bértáblát. Akkoriban került a VDSzSz-hez Enzsöl Róbert, aki jó pénzügyi szakember volt, ő is részt vett ennek kidolgozásában.

Kalmár Tibiék idején a VDSzSz Kerepesi úti irodája leginkább egy kuplerájra emlékeztetett. Semmi nem volt a helyén, akták hevertek mindenfelé. Attól kezdve, hogy Pista lett az elnök, minden a helyére került, mindenkinek megvolt az irodája, megvolt a feladatköre. Ha valaki be ment a VDSzSz központjába, azonnal megkapta a szükséges eligazítást vagy segítséget. Le lehetett ülni. A Tibiéknél még leülni sem lehetett, mert a székek is tele volt pakolva. Nem is tudom, Tibi hogyan merhette elfogadni az elnöki posztot. Mert aki egy ilyen tisztséget elvállal, az bizonyos szempontból reprezentál, és a környezetét rendben kell tartania. Ez a minimum. Valahol fogadni kellett a vendégeket, delegációkat. Nem lehetett mindig étterembe járni.

A VDSzSz belépett a Ligába, ezzel a létszámuk jelentősen felduzzadt. Különböző irodai eszközökre lehetett pályázni. És mi pályáztunk is. A központ egy magnós telefont kapott, mi pedig egy faxkészüléket. Utána ismét pályáztunk, és érdekes módon megint nyertünk: a Liga nagyon támogatott minket. Mindenki nyert, aki a VDSzSz részéről benyújtotta a pályázatát. Ezekkel az irodai gépekkel jelentős előnyre tettünk szert: például a bértáblázat tervezetét megkaptuk faxon, lefénymásoltuk, és szétosztottuk az embereknek. Emiatt még többen beléptek, mert a VSZ-tagok is csak tőlünk jutottak információkhoz.

Sikerként értékelem, hogy az akkori kusza, zavaros helyzetben eljutottunk odáig, hogy az emberek, a munkatársak mertek dönteni. És támogattak egy olyan szakszervezetet, ami aztán meghatározó szerepet töltött be a vasúti munkavállalók bérharcában. A vasutasok látták, hogy mi nem a vakvilágba beszélünk, hanem mindig tényeket közlünk. De elmondtuk nekik, hogy ehhez szükség van az emberek támogatására. Mert ha nincs megfelelő támogatás, akkor lehet akármilyen jó a program, nem fog menni. A munkánk sikere, hogy jó irányba sikerült alakítani az emberek gondolkodását, és rávettük őket arra, hogy tegyenek önmagukért.

Borsik János a MOSZ megalapításakor már látta, hogy nincs visszaút. Jó gondolat volt részéről, hogy gyorsan kikapta a mozdonyvezetőket, amíg még lehetett. Mert ha a mozdonyvezető sztrájkol, akkor megáll a vasút. Még akkor is, ha mindenki más össze-vissza kalimpál, és dolgozik. Mondtam is, hogy a VDSzSz össze-foghatna a MOSZ-szal. De azt is mondtam, hogy nem csak mozdonyvezetőkből áll a vasút. Milyen dolog az, hogy csak akkor sztrájkolok, amikor nekem tetszik. Persze, olyanokat is lehetett hallani, hogy „kit érdekelnek a forgalmi szolgálattelvők, kit érdekel ez meg az, stb.?” Ez nem így működik. A munkavállalóknak felelősséget kell érezniük a munkatársaik iránt. Ma én, holnap te...

Hangonyi Zoltán:

1 989 nyarán-őszén már javában készültünk a rendszerváltásra és a politikai választásokra is. Akkoriban oktatótiszként dolgoztam Salgótarjánban, és a régi szakszervezettel, a pártállami VSZ-szel mi sem voltunk



megelégedve. Megpróbáltuk belülről megreformálni, ez azonban nem sikerült. Ekkor merült fel a gondolat, hogy létre kellene hozni egy alulról építkező szakszervezetet. Ez lett később a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete: szeptember 30-án a Keleti pályaudvar kultúrtermében alakult meg. Az alakuláskor a VDSzSz bázisát elsősorban az utazók, vonatvezetők, jegyvizsgálók, forgalmisták képezték. Mi is az utazók közvetítésével értesültünk az új szakszervezet megalakulásáról. Érdeklődni kezdtünk, majd 1990 január elején megalakítottuk a VDSzSz helyi alapszervezetét: körülbelül 35-40 tagunk volt, de két hét alatt az egész állomás személyzete – mintegy száz munkavállaló – belépett hozzánk.

Annak idején, ha a VDSzSz szervezői el akartak menni egy-egy nagyobb szolgálati helyre, össze kellett hívni a munkavállalókat, és a főnöknek be kellett jelenteni, hogy munkásgyűlést szeretnének tartani. A főnök ezt néha megakadályozta, de többnyire nem, mert a rendszerváltás után már nem nagyon mertek ilyet tenni. Viszont természetesen leadták a drótot a VSZ-nek, akik odajöttek ellenpropagandát tartani, és próbálták megtartani az embereiket.

Az újonnan megalakult szakszervezet 1990 elején tartotta első kongresszusát, és ezen már én is részt vettem: ekkor próbáltuk meg összeszervezni, és szakszervezetként működtetni a VDSzSz-t: létrehoztuk a különféle testületeket, az elnökséget, hogy jobban bekapcsolódhassunk az érdekvédelmi munkába, és növeljük a létszámunkat, hiszen akkoriban a VSZ-nek mintegy 115 ezer tagja lehetett, mi pedig 1990 elején mindössze pár százan voltunk.

A Miskolci Igazgatóságról két elnökségi tagot szerettek volna választani, de a többi területen is erre törekedtek. Miskolcon 38-40 VDSzSz-tag volt, ugyanak-

kor Salgótarjánban száz. Ennek ellenére a miskolciak akartak bekerülni az elnökségbe – eleinte én nem is pályáztam erre a posztra, csak Gaskó Pista kérésére döntöttem úgy, hogy jelöltem magam. Kihívóm, akit egymás között csak „Hajdú sógornak” hívtunk: szólásra emelkedett, és minősíthetetlen hangnemben „piszkos, mocskos kommunistákról” kezdett beszélni, amivel egyébként még az akkori tagság körében sem keltett túl nagy szimpátiát, így aztán nagy többséggel engem választottak meg elnökségi tagnak. 1990 novemberétől már Budapesten dolgoztam menetirányítóként, ezért lemondtam a miskolci igazgatósági alapszervezet elnökségében betöltött tisztségemről.

Jellemző, hogy a VDSzSz-be eleinte a korábbi szakszervezettel elégedetlenek, a hőzöngők vagy a VSZ-szel bármilyen okból konfliktusban álló emberek léptek be, és kezdetben közülük került ki a VDSzSz vezetőinek nagy része is. A munkáltató két okból sem igazán ismerte el szakszervezetünket. Egyrészt felkészületlennek tartotta a vezetőit, másrészt a VDSzSz mögött még nem állt akkora tagság, ami miatt komolyan lehetett volna venni minket. Ezért a kilencvenes évek elején egyre több olyan kollegát próbáltunk megnyerni magunknak, akik az érdekvédelemben és szakmai téren egyaránt felkészültek voltak. Eleinte szervezőként próbáltuk ki őket, de azt szerettük volna, ha a későbbiek folyamán őket választják meg az egyes szakágak élére. Így is történt: a kvalifikáltabb tagok kezdték intézni a tagság ügyes-bajos dolgait, ők tárgyaltak a munkáltatóval. A későbbi testületi üléseken, az országos választmányon vagy a küldöttgyűlésen közülük kerültek ki a VDSzSz magasabb szintű vezetői. Ezzel lényegesen elismertebb lett a VDSzSz a munkáltató szemében, és a tagságnak végül jelentős előnyei származtak ebből.



Kezdetben mindennapos harcok árán tudtunk csak részt venni a különféle érdekvédelmi tárgyalásokon. Főként a bér- és a foglalkoztatási körülmények javítását tűzte ki célul a VDSzSz. Az első jelentős érdekvédelmi feladat a bérfeszültség megszüntetése volt. Évekig dolgoztunk a vasúti bértarifa-rendszer előkészítésén, amit később sikerült is bevezetni a MÁV-nál. Ezt azért szorgalmaztuk, hogy objektív szempontok alapján ítéljék meg a különféle munkakörökben dolgozó munkavállalókat, és a végzettség, valamint a vasútnál eltöltött szolgálati idő alapján soroljanak be mindenkit a bérkategória-rendszerbe. Így akartuk elejét venni annak, hogy a főnök kedvencei esetleg másfélszer annyit keressenek azonos munkakörben és szolgálati idővel foglalkoztatott kollegáiknál.

1990 májusában a Kerepesi úti Budapesti Igazgatóság első emeletén már volt két irodánk. A nagyobbikban ült Pista, ebből egy kisebb szoba nyílt. Aztán – ahogy fejlődött a VDSzSz – meg tudtuk szerezni a „bikaólnak” nevezett helyiséget az épület bal szárnyában, a büfé mellett.

Volt még egy kis igazgatói tárgyaló is a kanyarban, oda kábé húszan fértünk be, eleinte itt tartottuk a kisebb létszámú testületi üléseket.

1990-ben a MÁV vezérigazgatói posztját nem közvetlen kinevezéssel, hanem pályázat útján próbálták meg betölteni. Ha jól emlékszem, négyen vagy öten pályáztak a MÁV élére, és akkor már a VDSzSz is meghallgatta a pályázókat, így többek között Csárádi Jánost is. A leendő vezérigazgatók legitimizálni akarták magukat azzal, hogy nem csak a VSZ-hez, hanem hozzánk is eljöttek meghallgatásra. A találkozózt Pista szervezte. Felkészültünk, kérdéseket tettünk fel a jelölteknek; ők a

terveikről beszéltek, mi pedig elmondtuk, hogy mit szeretnénk elérni a munkavállalók számára.

Gaskó Pista 1990-ben már aktív szerepet vállalt a VDSzSz-ben: ekkor kezdtünk el tudatosan építkezni, próbáltuk a hőzöngő kollégákat – egymás közt bozót-harcosoknak hívtuk őket – lecsillapítani, megfékezni. Ekkor Galántai Ferenc, egy szegedi menetirányító volt a VDSzSz elnöke, mivel úgy gondoltuk, hogy ezt a pozíciót olyasvalakinek kellene betöltenie, aki a vasutasok többsége által elismert munkakörben dolgozik. Kalmár Tibor jegyvizsgáló volt az ügyvezető elnök, ő irányította tulajdonképpen a VDSzSz mindennapi életét. Röviddel később ő váltotta Galántait, aki nem vállalkozott arra, hogy Szegedről feljárjon Budapestre. Az is közrejátszhatott a döntésében, hogy nem akarta feladni az állását, mivel akkoriban már közel volt a nyugdíjhoz.

Ez a rendszer azonban nem jól működött, belső küzdelmek jellemezték a szakszervezetet, főleg az elején, mielőtt a Galántai- és Kalmár-vonaltól átvettük a vezetést. Megpróbáltuk megreformálni. Ekkor tört előre az általunk képviselt irányvonal: megszüntettük a korábbi kettős irányítást, és Pistát egy választmányi ülésen sikerült megválasztani elnöknek. Ekkor tűztük ki célul, hogy a vasútnál is meg kell valósítani a rendszerváltást, ahogy ez a politikai és társadalmi életben is megtörtént, bár akkoriban még nagyon az elején jártunk.

1991 májusában a vasúti rendszerváltás megvalósítása állt a kongresszus homlokterében: megpróbáltuk megreformálni a „kenetlen rendszerváltókat”. Ezen a kongresszuson választottak be a VDSzSz elnökségébe. Azt találtuk ki, hogy a legtöbb szavazatot kapott elnökségi tagokból legyenek az alelnökök (az elnök személyéről külön szavaztak). Heim Géza vitte a prímet, így ő lett az általános alelnök. Én második „helyezést” értem

el, és szakmai alelnök lettem, Remete Miklós pedig gazdasági alelnök lett. Később, a szervezet rendbetétele során cseréltük el egymással a két posztot az országos választmány áldásával. Ettől kezdve én vagyok a VDSzSz gazdasági alelnöke: rendbe kellett tenni a könyvelést, és a szegedi területről Miklós erre nem lett volna képes.

Újdonsült vezető pozícióm révén, én is teljes munkaidőben kikért tisztségviselő lettem, igaz, nem azonnal. 1991 nyarán három hónapra kért ki a VDSzSz, de egy konfliktus alkalmával Csárádi mindenkit visszarendelt az eredeti munkahelyére. Ez az év vége felé történt: pár hónapra visszamentem a MÁV-hoz, majd 1992-ben folytathattuk a tagszervezési kampányt. Többek között engem is ekkor kértek ki állandóra.

A menetirányító középvezetői beosztásnak számított, így amikor végleg eljöttem a munkahelyemről, a kollegáim megkérdezték, hogy jól átgondoltam-e ezt a dolgot. Durvábban fogalmazva, jelezték, hogy hülye vagyok, ha középvezetői beosztásból elmegyek a VDSzSz-hez, Túl sokat nem gondolkodtam ezen. Attól kezdve, hogy az üzemirányító központban is megalakult a VDSzSz alapszervezete, a munkáltatóval állandósultak a konfliktusok, mert nem hagytuk, hogy úgy menjenek a dolgok, mint korábban.

Az 1991-es kongresszust követően először Pistát majd Udvardi Pétert kérte ki a VDSzSz teljes munkaidőben. Utóbbi az országos választmány ügyvezetője volt, és nagy ambíciókkal indult az említett 1991-es kongresszuson az alelnöki posztért. Elég nagy befolyása volt az emberekre, értett a nyelvükön: mindenkinek azt mondta, amit hallani akart. Egy alkalommal az országos választmány megvitatta a VDSzSz bérkövetelését: akkoriban a viszonylag magas infláció miatt 14-15 százalék körüli béremeléseket akartunk elérni. Ezt terjesztette elő Pista,

mire Udvardi Péter felugrott a helyéről: követeljünk inkább 30 százalékos béremelést. Az emberek el voltak ragadtatva: húha, az igen, 30 százalék! Természetesen ezzel a javaslatával nagyon népszerű lett, csak sok esetben az eredetileg előterjesztett szerényebb mértékű bérfeljesztés sem valósult meg. Udvardi Péter ezzel a módszerrel elég sok embert be tudott szervezni. Később nem tudott elszámolni saját alapszervezete pénzével, és végül elhagyta a VDSzSz-t.

Az 1988-ban megalakult LIGA egy feltörekvőben lévő konföderáció volt, amikor a VDSzSz 1990-ben csatlakozott hozzá. A LIGA-t az egyik nagy amerikai szakszervezeti szövetség, az AFL-CIO támogatta, és az alakuláskor jelentős amerikai pénzek folytak be különféle alapítványokon keresztül a kasszába. Ebből vették meg az első autókat. A VDSzSz már akkor is a LIGA egyik legnagyobb tagszervezete volt, így mi használhattuk az egyik Skoda Formant. Emlékszem, Pista milyen boldogan mutogatta: a vállra akasztható 60-as Westel-telefont, amit benyomott a Skodába, és azzal járkált.

Ezt megelőzően viszont Pista csodálatos Daciájával szaladgáltunk. Épp az 1991 májusi kongresszus előtt jöttek vissza valahonnan Udvardi Péterrel, emiatt valószínűleg felfokozott hangulatban lehettek: siettek, és valahol Pesten megpördültek az úton. Utána gondolt csak bele Pista is, hogy mi lett volna, ha baleset éri őket. Alig egy óra volt hátra küldöttgyűlésig, és kábé háromszázan várakoztak rájuk a BEIG-ben.

1991 őszén nagyszabású tagszervezési kampányba kezdünk, és nagyon sok embert sikerült beszervezni a VDSzSz-be. Ekkoriban kerültek hozzánk Gelencsér Laciék is: szerettünk volna minden vasúti szakmából tagokat toborozni. Létrehoztuk a szakágakat, így többek között volt pályás, pft-s, gépészeti és forgalmi



szakágunk is. A tagszervezés ettől kezdve az 1993-as első üzemtanács-választásra való felkészülés jegyében telt: ennek kimenetele határozta meg ugyanis, hogy melyik szakszervezet lesz reprezentatív. A reprezentatív szakszervezetek részt vehettek a kollektív szerződés és a bérmegállapodások megkötésében, ehhez azonban az ÜT-választásokon legalább 10 százalékos támogatottságot kellett szerezniük.

Az 1993-as ÜT-választásokon 17,5 százalék körüli eredményt értünk el. Ekkor már sokkal inkább elismert minket a munkáltató, hiszen megfelelő szakmai végzettséggel rendelkező tisztségviselők álltak a különböző szakágak élén: Enzsöl Róbert volt az érdekvédelmi alelnök, de a szakági vezetők is elsősorban mérnökök, felsőfokú végzettségűek közül kerültek ki, így személyükben megfelelő szakmai partnerre lelt a munkáltató. Ez elsősorban Pista érdeme volt, de a VDSzSz-nek is át kellett esnie öntisztuláson.

A következő lépés az 1995-ös üzemi tanács-választás volt, aminek a végleges vagyongegosztás is a tétje volt. Kardinalis kérdés volt, hogy a szakszervezeti ágazati vagyomból mennyit tudunk majd a VDSzSz működésére fordítani, hiszen ez biztosíthatta a VDSzSz komoly, nagy szakszervezetté válását.

A 90-es évek elején az érdekvédelmi munkában a VDSzSz egyik legnagyobb sikere a bértarifa-rendszer bevezetése volt. Az ex-főnököm a budapesti üzemirányítói központ vezetője volt, és nem volt valami túl jó a viszony köztünk. Engem nyugodt és béketűrő embernek ismernek a VDSzSz-ben, de akkoriban a legkülönbébb konfliktusokba keveredtem vele. Ez főként azért történt, mert az alapszervezet megalakítását követően már nem úgy mentek a dolgok, mint régen, amikor behívatta a főmenetirányítóját az irodába – aki egyúttal a VSZ helyi tit-

kára volt –, elmondta, mit akar, és minden úgy is történt. Az alapszervezet megalakításával nagyon megnehezítettük a helyzetét.

Ő később nagyon haragudott ránk a bértarifa-rendszer bevezetése miatt, mivel az megkötötte a kezét, és a továbbiakban már nem kénye-kedve szerint osztogathatta a béreket a kollégáinak. A kedvenceit nem tudta olyan mértékben kiemelni, mint régebben. Emellett egy adott munkakör betöltésének voltak szakmai előfeltételei is. Az ő posztjához állami felsőfokú végzettségre volt szükség. Elvégzett ugyan egy kétéves vasúti menedzserképzőt – mi ezt egymás között csak táltosképzőnek hívtuk – és megállapodott a MÁV-val abban, hogy így is maradhat a munkakörében. A VDSzSz azonban nem fogadta el, hogy ilyen magas beosztást állami felsőfokú iskolai végzettség nélkül be lehessen tölteni. Emiatt aztán a bértarifa-rendszer bevezetése után őt is felszólították arra, hogy két éven belül szerezze meg a szükséges iskolai végzettséget, ellenkező esetben meg kell válnia a posztjától. Egy alkalommal, amikor bementem a munkahelyemre a fizetésemért, behívatott az irodájába. Nekem támadt, hogy a VDSzSz miatt nem maradhat meg a beosztása, mivel szakszervezetünk elfogadta a bértarifa-rendszer bevezetését. Erre azt feleltem: ha tényleg volt olyan megállapodása a MÁV-val, hogy a „táltosképző” elvégzése elegendő a munkaköre ellátásához, akkor lépjen be a VDSzSz-be, mi majd kipereljük a kártérítést. Viszont ez esetben sem maradhat a jelenlegi munkakörében. Erre aztán elborult az agya, úgyhogy ez afféle kis revans volt a részemről a korábbi konfliktusokért.

Konfliktusokból az elmúlt 25 évben nem volt hiány a VDSzSz életében, így elég ingadozó volt szakszervezetünk viszonya a MÁV-val: a VDSzSz ugyanis nem so-

rakozott fel a többi szakszervezet mögé – legyen szó akár béremelésről, akár kollektív szerződésről. Emiatt a VDSzSz vállalta fel a legtöbb konfliktust a munkáltatóval. Ez nagyon sok esetben sztrájkban teljesedett ki, így érthető okokból nem nagyon szerettek minket. Egy-egy ilyen konfliktus alkalmával rosszabbodott a szakszervezeti tisztségviselők helyzete is. Valamivel békésebb időkben viszont nyilván javultak a körülmények.

Az 1993-as első ÜT-választások után tovább növeltük a VDSzSz taglétszámát, és erősítettük a befolyását. Ezért aztán az 1995-ös ÜT-választáson még nagyobb sikereket könyvelhetett el a VDSzSz: a vasúti alágazatban 25,37 százalékos eredményt értünk el, ami azt jelentette, hogy az ágazati vagyon több mint negyedét sikerült megszereznünk. Legalábbis, papíron. Ezt azonban nem volt könnyű aprópénzre váltani: hosszú hónapokon, éveken át tárgyaltunk a VSZ-szel az ágazati vagyon megosztásáról. Sikertelenül, hiába illetett meg minket a vagyon 25 százaléka. Papp Pál után Márkus Imre lett a VSZ elnöke, akivel szintén folytattuk ezeket a tárgyalásokat. Végül egy fondorlatos csellel szereztük meg jogos jussunkat.

Azzal kerestük meg a VSZ-t, hogy szükségünk lenne egy-két helyiségre – valamilyen összejevetelt vagy gyűlést szerettünk volna tartani. Amikor aztán kölcsönadták a Benczúr utcai VSZ székház földszinti részét, mi bevonultunk oda, és attól kezdve többé már ki sem jöttünk onnan. Ez 1996-ban történt. Tisztségviselőink éjjelnappal ügyeletet tartottak, bementek éjszakára, bezárkóztak, de megesett, hogy sokszor csak egy ember – legtöbbször Kozma János – maradt a székházban, nehogy az éj leple alatt a VSZ kitegye a szűrünket. Ez így ment hónapokon át. Az akciónkkal mindenestre annyit elértünk, hogy felgyorsultak a tárgyalások.

Egy nap épp többen voltunk a Benczúr utcai székházban, és lementünk a szomszédos henteshez, ahova Kiss Gyuri meghívott minket egy kávéra. Cseh Béla kollégánkat hagytuk a leendő elnökségi teremben. Olyan húsz percet lehettünk távol, ez idő alatt a VSZ nem volt rest, és kihasználta az alkalmat: Márkus Imre vezetésével kinyitották az elnökségi terem művészbejárónak hívott kis ajtaját, és az összes bútort kipakolták. Még a szőnyeget is felgöngyölték, és elvitték, mindössze csak két szék maradt, amit a „házőrző” Cseh Béla meg tudott menteni. Amikor a kávézás után visszatértünk a hentesből, nagyot néztünk a teljesen üres terem láttán: Cseh Béla pedig ott ült magányosan az egyik széken.

Máthéné Dr. Bertók Judit:

1 989 tavaszán a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóságnál (VTI) jogászként tevékenykedtem. A VDSzSz-ről Gaskó Istvántól hallottam először, aki ekkor már javában tervezte, szervezte, hogy alakítani kellene egy új szakszervezetet a vasúton. Azon tanakodott, hogy mi legyen az új szakszervezet neve, valami olyasmire is emlékszem, ami talán Vasutasok Demokratikus Szakszervezete lehetett. Ez esetben a rövidítése VADESZ vagy VADISZ lett volna, ami számomra nem tűnt szerencsés névválasztásnak, mivel a vaddisznókra emlékeztetett. Nekem ekkortájt még igazából semmi közöm nem volt ehhez az egészhez. Hallottam, hogy a VDSzSz a Keleti pályaudvaron megalakult, én azonban szépen dolgoztam tovább a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatósá-



gon, aminek a székhelye a Benczúr u. 41. második és harmadik emeletén volt. Ez egyúttal a Vasutasok Szakszervezetének főhadiszállása is volt, úgyhogy VSZ-es körökben nagy közutálatnak örvendtem, amikor 1990-től kezdve elkezdtem jogi segítséget nyújtani a VDSzSz-tagok számára. A VSZ akkori elnöke még a VTI igazgatójánál is eljárt annak érdekében, hogy kirúgasson engem. A jogsegélyt eleinte szívességből tettem, később mellékállásban csináltam, amit VSZ körökben nem néztek jó szemmel. Mivel a VTI igazgatója nem állt kötélnek, nem sikerült megszabadulniuk tőlem. A VSZ-esekkel a VDSzSz miatt nagyon megromlott a kapcsolat: például nem köszöntek nekem a folyosón.

Egyszer a kilencvenes évek elején István Daciájával mentünk tagot szervezni. Ez a program kábé este 9-ig tartott, ami akkoriban teljesen természetesnek számított. Juhász Józsival és Istvánnal hármásban elmentünk Rákosrendezőre, ahol előzőleg jó nagy eső esett. Az egyik aluljáróban szinte teljesen elázott az autó. Ekkor már végeztünk, és épp hazafelé jöttünk. Juhász Józsit még ki tudtuk tenni a BVSC-nél, a trolimegállóban, majd István felajánlotta, hogy hazavisz engem. Az autó azonban nem bírta tovább, és bedöglött. Épp egy rendőrautó jött mögöttünk, a rendőrök kiszálltak, és ők tologatták a kocsit. Valahogy aztán csak beindult, úgyhogy én rendőri segítséggel keveredtem végül haza.

A tagszervezésekből nem nagyon vettem ki a részem, mégis volt egy emlékezetes sikerem, amit magaménak mondhatok. A kilencvenes évek elején Istvánnal egyszer Sopronba, Balla György munkahelyére vonatoztunk, aki a GySEV-nél volt oktatótiszt. Felvérteztem magam belépési nyilatkozattal, pecséttel. A GySEV-nél Gyuri lépett be elsőként a VDSzSz-be, később ő lett a VDSzSz Szövetség nemzetközi alelnöke. Ezzel kezdődött

az a folyamat, ami végül a VDSzSz soproni alapszervezetének megalakulásához vezetett. Nagyon szépen gyarapodott a tagság, így 1992 körül felmerült, hogy a soproni alapszervezet önálló szakszervezetté váljon. Akkor született meg az ötlet, hogy a VDSzSz és a GyDSZSZ közösen hozza létre a VDSzSz Szövetséget.

Igazából 1991-től kezdve töltöttem be aktívabb szerepet a VDSzSz-ben, de ez gyakorlatilag a jogász tevékenységre korlátozódott: a munkavállalóknak válogatás nélkül adtunk jogi segítséget, hisz a VDSzSz már akkor is igyekezett minden szolgáltatást megadni a tagjainak – legyen szó válóperről, polgári perről, vagy adásvételi szerződésről. Kezdetben én csak a tagtoborzásban vettem részt, a VDSzSz megalakulásánál nem voltam jelen. A szakszervezeti tagdíjfizetés önkéntességéről szóló 1991. évi XXIX törvény hatályba lépését követően viszont már jártuk az állomásokat, és javában nyilatkoztattuk a VSZ-tagokat arról, hogy a továbbiakban már nem járulnak hozzá tagdíjuk munkabérből való levonásához. Gyakorlatilag ez egy kilépési nyilatkozatnak felelt meg, és nagyon sok munkavállaló megtette ezt.

A VSZ-t különösen fájón érintette a VDSzSz színre lépése: Korábban ugyanis, ha felvettek valakit a MÁV-hoz, a felvételi lapján automatikusan kitöltötték, hogy hozzájárul az 1% VSZ-tagdíj, illetve a félszázalék ÖTA-tagdíj (Önkéntes Támogatási Alap) levonásához. Igazából a munkavállalónak fogalma sem volt arról, hogy mit ír alá, és már tagja is volt a VSZ-nek. Valójában minden újfelveleles automatikusan VSZ-tag lett anélkül, hogy a VSZ-nek akár a kisujját is meg kellett volna mozdítania. A VDSzSz fellépésével ez egyszer s mindenkorra véget ért. Később megjelent a tagdíjlevonásról szóló törvény, ami kimondta, hogy mindenkinek nyilatkoznia kell arról, hogy hozzájárul-e a szakszervezeti tagdíj levonásához.

Ekkor az említett, munkaviszonnyal egyidőben létesített VSZ-tagsági jogviszonyról is nyilatkozni kellett: a munkavállalók többsége úgy volt vele, hogy a maguk részéről köszönik, de inkább nem kérnek a továbbiakban a VSZ-ből.

Etikai bizottsági elnökként, tagként jó néhány élményben volt részem. Már akkoriban is voltak kardinális etikai ügyek, ezeknek mindig a helyszínen jártunk a végére. A szolnoki állomáson például az egyik VDSzSz-tag kifüggesztett a faliújságra egy tagtársáról szóló lejárató cikket, aki emiatt aztán a VDSzSz etikai bizottságához fordult: milyen dolog már, hogy valaki ilyen állításokat tesz közzé?! De nem érte be ennyivel, és szintén a faliújságon reagált: egy hölgy és egy férfi volt a két érintett. Az etikai vizsgálat végén kiderült, hogy kettejüket valamikor gyengéd szálak fűzték egymáshoz, ami a szakítással gyűlölködésbe csapott át – kígyót-békát kiabáltak egymásra. Ilyen pszichicáré ügyekkel is kellett foglalkozni.

Sajnos akadtak komolyabb esetek is: az alapszervezeteknél és a területi szervezeteknél is voltak olyanok, akik megrészegültek a pénztől, és előfordult, hogy némelyek az alapszervezet vagy a területi szervezet pénzét sajátjukként kezelték. Ezeket az eseteket is ki kellett vizsgálni: a kezdet kezdetén ugyanis sokféle okból csatlakoztak a munkavállalók a VDSzSz-hez. Az idők folyamán végül is a VDSzSz letisztult, ezek az emberek pedig elhagyták a szakszervezetet.

A VDSzSz tisztségviselői anyagilag nem voltak megbecsülve. Közülünk többeket a Vezérigazgatóság létszámából kértek ki: Istvánt, engem, mint jogászt, (Trautmanné Zsigri) Györgyikét és Ozsváth Marikát. Akkoriban a Személyügyi Főosztály létszámába tartoztunk. Egy próbapert indítottunk, mivel kábé 50-70 ezer forinttal kerestünk ugyanis kevesebbet, mint azok a munkatársai-

ink, akik hozzánk hasonló gyakorlati idővel és iskolai végzettséggel rendelkeztek. Mi olyan 164-168 ezer forintot kaptunk, esetleg kevesebbet. Nekem három diplomám volt, más egy diplomával 240-250 ezer forintot keresett. Ilyen óriási különbségek voltak. Úgyhogy anyagilag nem érte meg szakszervezeti tisztségviselőnek lenni. Nem járt előnyökkel. Nem tudom megmondani, miért csináltam, de a szívügyemmé vált. Ez nemcsak az egyéni munkavállalói képviseletre volt igaz, hanem a VDSzSz ügyére is: azt akartam, hogy növekedjen a szakszervezet tagsága, és legyen sikeres.

A taglétszámunk egyébként huzamosabb ideig változatlan volt, legalábbis papíron: 1990 és 1991 táján már 15 ezren voltunk; mindig ennyit jelentettünk be a munkáltatónak. Akkoriban ezt bemondásra elfogadták. A Munka törvénykönyve értelmében a munkavállaló nem volt köteles nyilatkozni szakszervezeti tagságáról. Azt tettük, amivel más, MÁV-nál működő szakszervezetek is élnek. Arra hivatkoztunk, hogy a tagok nem munkabérből történő levonással fizetik a tagdíjat, hanem pénztári befizetéssel, esetleg csekken rendezik, így a munkáltató nem tudta nyomon követni a taglétszám alakulását. Abban az időben ennek még volt is alapja, mivel a munkáltató szemében nem számított jó pontnak, ha valaki a VDSzSz tagja volt. Sokan egyébként tényleg pénztárban vagy csekken fizették be a tagdíjukat.

A MÁV 1993-ban alakult részvénytársasággá. Mivel több, mint kétszáz munkavállalója volt, a gazdasági társaságokról szóló törvény értelmében a munkavállalók közül felügyelő bizottsági tagot kellett választani a MÁV Felügyelő Bizottságába. Kampányba kezdtünk, és szakmailag felkészült jelölteket állítottunk. István volt az első számú jelölt, és meg is választották a vasutasok. Azóta folyamatosan – ez szerintem példa nélküli a gaz-





dasági társaságok életében – a MÁV felügyelő bizottsági tagja, ami szintén hozzájárult a VDSzSz megerősödéséhez. Ahogy azt Zoli is említette, 1995-ben az üzemi tanács-választásokon elért eredmény nyomán meg kellett volna osztani a VSZ vagyont, ezt azonban csak nagy nehézségek árán sikerült nyélbe ütni. A VSZ nem engedett egy jöttányit sem: olyan variációk is felmerültek, hogy inkább eladnák a Benczúr utcai székházat – persze, tudtuk hogy csak névlegesen. Ennek érdekében mindenféle előszerződéseket kötöttek egy vállalkozóval. Úgy akartak minket kisémmizni, hogy papíron potom pénzért eladják az ingatlant, mi pedig az általuk mondott vételár negyedét kapjuk majd meg. Pár forinttal akarták kiszúrni a szemünket.

Ragaszkodtak ahhoz, hogy a VDSzSz, mint tulajdonostárs járuljon hozzá a VSZ-ingatlan eladásához. Ezt mi megtagadtuk, erre a VSZ jogi képviselője kitalálta, hogy a hozzájáruló nyilatkozatunkat a bírósággal pótolatja. Hosszas huzavona és pereskedés kezdődött. Ezt aztán elbukták a bíróságon, mivel egy szarvashibát vettek: rossz alperest jelöltek meg – azt hiszem, a VDSzSz helyett a VDSzSz Szövetséget neveztek meg alperes gyanánt, ilyen nevű szervezet azonban nem is indult az ÜT-választásokon. Úgyhogy elutálták a keresetüket.

A VSZ-nek akkoriban két autója volt. Én azonban a VTI-ben ténykedő „beépített ügynökként” pontosan tudtam az autók rendszámát, és egymás után írogattuk a felszólításokat, hogy az egyiket szíveskedjenek a VDSzSz használatába adni. Természetesen, az ingatlan adatait is tudtam, így arra elidegenítési tilalom bejegyzését kértük, nehogy időközben eladja a VSZ – ha már egyszer az ingatlan-használatot nem teszi számunkra lehetővé. Ők a szép, nagy Benczúr utcai épületben dolgoztak, eközben a VDSzSz a Kerepesi úton pár vacak,

ócska bútorral berendezett, MÁV által biztosított irodában kucorgott. A két szakszervezet távolról sem azonos körülmények között tevékenykedett.

Gelencsér László:

Kezdetben nem sokat foglalkoztam a szakszervezetekkel, mindössze annyit tettem – és ez akkoriban talán forradalmi tettnek minősült – hogy még a VDSzSz megalakulása előtt kiléptem a VSZ-ből. Ha valaki elővesz egy korabeli szakszervezeti tagkönyvet, az elején benne volt, hogy a szakszervezet a Párttal és a KISZ-szel együtt a munkásosztály hatalmának érvényesülését segíti elő a munkahelyeken. A kilépés annyira szokatlan és természetellenes cselekedetnek számított, hogy az akkori főnököm párszor rám is csapta az ajtót. Nehezen akarták tudomásul venni, és többek között meg is kellett indokolni, hogy miért vetemedik ilyenmire az ember.

A VDSzSz megalakulása után eleinte az a hír járta, hogy a szakszervezet a forgalmi dolgozókat tömöríti. Azonnal beléptem a VDSzSz-be, mihelyt megtudtam, hogy más foglalkoztatási csoportok számára is nyitva áll a lehetőség. A Déli pályaudvaron szürke tagként kezdtem szakszervezeti pályafutásomat, ahol összesen ketten voltunk VDSzSz-tagok. Kezdetben nekem is voltak fenntartásaim a névválasztás miatt, igaz, más jellegű agályaim voltak: akkor ugyanis már létezett a Szabad Demokraták Szövetsége, és rajtam kívül szerintem még sokan a VDSzSz nevében szereplő „szabad” szó miatt az SZDSZ fiókszervezetének tekintették a szakszervezetet. Egészen addig hibás döntésnek tartottam ezt a névválasztást, amíg bele nem láttam jobban a VDSzSz műkö-

désébe. Az akkoriban alakult jó néhány szakszervezet igyekezett valahogy a nevébe belecsempészni egy-egy „független” vagy „szabad” szót. Ezzel arra utaltak, hogy nem függnek a hatalomtól, a munkáltatótól, illetve nem felsőbb utasításra létrehozott szervezetről van szó.

Később bekapcsolódtam a VDSzSz munkájába, szervezkedni kezdtem, Gaskó Istvánt is ezidőtájt ismer-tem meg: a feleségével dolgoztam együtt. Pista nagyon energikusan beszélt a munkahelyi rendszerváltás fontos-ságáról, illetve arról, hogy nemcsak a pártoknak kell megerősödniük taglétszámban. Nagyon meggyőző be-széd volt.

A VDSzSz akkori elnöksége szerette volna, ha az addig szinte kizárólag forgalmi területen tevékenykedő szakszervezet a vasút egészére, a többi szolgálati ág dolgozóira is kivetné hálóját, és őket is képviselné az ér-dekvédelmi munka során. Ezért aztán – gépészesember lévén – felkértek arra, hogy kezdjek el szervezkedni a saját szakterületemen. A kilencvenes évek elején a mun-kavállalók – a magyar polgárok többségéhez hasonlóan – valósággal ki voltak éhezve a változásokra. Akkoriban sokkal könnyebben ment a tagszervezés: egy-egy jól si-került bemutatkozás után előfordult, hogy például a mű-helyekben 10-15 belépési nyilatkozatot azonnal aláírtak. Ha pedig még a főnök is megjelent, és megpróbálta fél-beszakítani az embert, netán megkísérelte kizavarni a műhelyből, előfordult, hogy huszonöten is aláírták a be-lépési nyilatkozatot, mert ez még nagyobb erőt adott mindenkinek. Más viszonyok voltak. Sajnos, később ezek a hirtelen indulatból hozott döntések sok esetben meg-alapozatlannak bizonyultak, az első belépési hullámban érkezők közül sokan csalódtak: nyilván nem tudtuk a bé-rüket azonnal a másfélszeresére felemelni, ugyanígy nem lehetett egyik pillanatról a másikra javítani a mun-

ka-körülményeken sem. Azokon a szolgálati helyeken azonban nagyon megerősödött a VDSzSz, ahol sikerült egy szakmailag is elismert kollégát megnyernünk, aki aztán maga köré tudta gyűjteni a többiekét. Ezek az alapszervezetek sok helyen a mai napig is jól működnek. Persze, azért voltak helyek, ahol kínkeservvvel tudtuk csak megvetni a lábunk.

Gépészként számomra volt egy-két szinte beve-hetetlennek tűnő vár. Az egyik Győr volt, ami akkor még önálló vontatási főnökségként működött. Apavári József volt a VSZ helyi vezetője, és valamit nagyon jól csinál-hatott, mert évekig nem bírtam betörni oda: szinte na-ponta utaztam Győrbe, és ha időnként sikerült is egy-egy embert beléptetni, két-három napon belül biz-tosan visszaléptette. A főnökség területén egy kicsit el-különült helyen volt a kocsijavító műhely, ami egyébként nagyon otthonos kis műhely, és a mai napig működik. Ott sikerült beszerveznem néhány embert, és végül itt alakult meg az alapszervezet.

Záhonyba sem volt egyszerű betörni, és ez külö-nösen a gépészetre volt igaz. Kiss Gyuri – aki egyébként a VDSzSz országos szervezője volt, és jól értette a dol-gát – például hetekre Záhonyba költözött. Ennek elle-nére csak nagyon-nagyon sokára tudtunk gyökeret verni. Záhonyban a 90-es évek közepéig kitüntetett he-lyen őrizték a szocialista brigád kitüntetéseit, a Lenin-mellszobrokat, a főnök pedig élet-halál ura volt. Nagyon sok kudarc ért ott, és nem csak engem, hanem más is: csak nem léptek be a kollégák. Volt egy tiszta arcú fia-taleMBER, akit a fényeslitkei kocsijavító műhelyben sikerült beléptetni. Másnap délelőtt sírva hívott fel telefonon az édesanyja a VDSzSz központjában, és könyörögve kért: „a jó Isten áldja meg magát, tépje össze a fiam belépési nyilatkozatát, és tekintsük semmisnek, mert nagyon nagy



baja lesz ebből, meg az egész családnak is”. Egy vasutas családról volt szó. Természetesen, a néni kedvéért megtettem. Aztán később sikerült ott is megerősödni, de nem ment könnyen.

Kezdetben Heim Géza volt a VDSzSz általános alelnöke, és fantasztikus egyéniségével igazi színt vitt a VDSzSz életébe. Számtalan jópofa mondása volt. Cell-dömölki lévén nagyon ízesen beszélt, rendkívül jó gyerek volt. Elnökségi ülésekre hozta a kis elemózsiáját, kiterítette a ruhaszalvétát, és tárgyalás közben arról eszegetett. Ez nagyon családiassá tette az elnökségi ülések hangulatát, viszont később Gaskó Pistát kellőképpen idegesítette. Megnézte az anyagi lehetőségeket, és kijelentette, hogy ettől kezdve kaját kell rendelni, és nem táskából, szalvétán falatozni: rendes étel kell az embereknek, hiszen sokan messziről érkeztek. Géza talán egyik legjobb szavajárása az volt, hogy a külföldet „kil-feldnek” mondta: szabatosan akart beszélni, mivel az „ü” és az „ö” hangokat túl vidékiesnek tartotta. Így aztán „kil-feld” lett a végeredmény.

Az ősidőkben sok mindenre képesek voltak a kollegák annak érdekében, hogy jobb pozícióba kerüljenek. Ez természetes, de azért is sok mindent hajlandóak voltak megtenni, hogy a másikat gyengítsék. Volt egy Samu János nevű barátunk Nyíregyházáról, aki a VDSzSz egyik nagy egyénisége volt. Épp elnökségi ülés volt, Jani barátunk pedig szerette a piát, ráadásul még vasutas is volt. Megjelent az elnökségi ülésen, és szót kért. Elmondta, hogy azért jött ide, hogy tudassa az elnökséggel: Nyíregyházán a vezényleten bóbiskol Biacs Béla, és már 24 órája ott iszogat. Biacs Béla akkortájt már elnökségi tag és területi vezető volt, tehát fontos pozíciót töltött be. Számunkra módfelett érdekes volt, hogy az akkor már

létező telefonok világában valaki képes volt ezért a bejelentésért 250 kilométert utazni.

Emlékszem, egyszer egy békítő tárgyalásra is sor került a keleti végeken. Este 6-7 körül kezdődött, Budapestről az elnökkel ketten vettünk rajta részt. Samu Jani két liter pálinkát tett az asztalra, majd kijelentette, hogy amire ez elfogy, már meg is beszéltük a konfliktust. Én még a konfliktus elején kidőltem, de hajnaltájt még ugyanott tartottak, mint amikor még tele voltak az üvegek.

Aztán ott voltak a VDSzSz Vasutasnapok. Az egyik alkalommal már nem volt időm személyesen elmenni a borért, így Záhonyi Zsoltot és Kiss Gyurit bíztam meg azzal, hogy Egerből hozzanak el tetemes mennyiségű vörösborot. Főrendezőként 55 ezer forint előleget adtam nekik a VDSzSz kasszájából, ami akkor nagyon nagy pénznek számított. Eltették. Másnap szédelegtek oda elém – amikor már meg kellett volna érkezniük a borral. Mondták, hogy akkor most indulnának. Mire én: Miért nem mentek? – Hát, kellene egy kis pénz! Kiderült, hogy a fiúk belehasítottak az éjszakába, és eltékozták a VDSzSz vasutasnapjára szánt bor teljes árát. Ott andalogtak nekem. Mondanom sem kell, hogy legszívesebben átharaptam volna mindkettejük torkát. De aztán rövid időn belül megtérítették ezt a pénzt. Ez annak idején jó sztori volt, sokat derültünk rajta.

Kezdetben nagy kockázatot jelentett VDSzSz-tisztségviselőnek lenni, és ez fokozottan igaz volt a munkaidő-kedvezményel kikért tisztségviselőkre: innen nem nagyon vezetett visszaút a munkahelyre. Az ősidőkben nem volt dicsőség a VDSzSz-ben ténykedni. Egyrészt csak nagyon nehezen lehetett eredményeket, változásokat elérni a MÁV-nál, másrészt anyagilag sem érte meg a dolog: egyértelműen kimutatható, hogy az első

10-15 évben a munkáltatónál maradt kollégák jövedelméhez képest nagy elmaradásban voltak a VDSzSz-ben tevékenykedők – legyen szó alkalmazottról, tisztségviselőről vagy vezető tisztségviselőről. A 90-es évek első felében, a Csárádi-ciklus végére megszűnt az üldöztetés, de a bérelmaradásokat nem sikerült rendezni. Kicsit enyhült a viszony. Ez persze attól is függött, hogy a MÁV vezérigazgatója milyen ukázt kapott a kormánytól, vagy az éppen aktuális közlekedési minisztertől.

Tagadhatatlan, hogy a munkáltatóval szemben felvállalt konfliktus kockázattal járt. Volt olyan kollégánk, akinek az édesanyja a fülem hallatára mondta, hogy „Kisfiam, vigyázz, ne exponáld magad sztrájk idején, és ne konfrontáldj a munkáltatóval, mert a jövődet teheted tönkre!” Az első sztrájkjainknál teljesen tapasztalatlanok voltunk, de ez a munkáltatóról elmondható volt. Emiatt aztán elég érdekes helyzetek alakultak ki. A törvény egyeztetési kötelezettséget írt elő, amit mi akkortájt úgy értelmeztük, hogy a sztrájk idején szinte szünet nélkül tárgyalni kell. Ez elég sok üresjáratot jelentett.

A kilencvenes évek első felében még nem a MÁV székházában folytak ezek az egyeztetések, hanem a minisztériumban. Akkoriban Csárádi János volt a vezérigazgató, aki teljes apparátusát a rendelkezésünkre bocsátotta: ők készítettek fel minket a sztrájk-tárgyalásokra. Aztán együtt mentünk a miniszterhez, Csárádi ott már nyilván a másik oldalra ült. Sőt, azt hiszem, hogy talán a közlekedési miniszter jóváhagyásával történt mindez, mert a legtöbb esetben a pénzügyminiszter is megjelent ezeken a tárgyalásokon. Tőle függött, hogy meddig mehetett el a munkáltató a bérkövetelések teljesítésében.

A kezdeti időkben még meg tudtunk állapodni a munkáltatóval az elégséges szolgáltatásról, és akkoriban

csakis a megállapodásban szereplő vonatmennyiség közlekedett a hálózaton: ez általában reggel-este pár vonatot jelentett. A nagyvárosok környékén ennél nagyobb volt a forgalom, de még így is csak töredéke volt a menetrendben meghirdetett mennyiséghez képest: a vonatok kevesebb, mint 20 százaléka közlekedett. Ha a munkáltatóval sikerült megállapodni az elégséges szolgáltatásról, attól kezdve abban az esetben is csak a kialakult vonatmennyiség közlekedett volna, ha történetesen senki nem sztrájkolt volna. Akkor még nagy volt az utasszám, és egy-egy sztrájk nagyon súlyosan érintette az országot. Sok esetben azonban a kétórás, figyelmeztető sztrájk is elegendő volt ahhoz, hogy a vitatott kérdésben megállapodjunk a munkáltatóval.

A VDSzSz-nél az alapítást követően nem voltak túl nagy belharcok az egyes tisztségekért, ezekbe a pozíciókba sokkal inkább természetes kiválasztódás révén kerültek az emberek. Természetes volt, hogy azokat választották meg, akik korábban jól végezték a rájuk bízott feladatokat.

1993-ban viszont nagy harc indult az elnöki posztért, és Gaskó István kihívót kapott Juhász József személyében. A VDSzSz ominózus kongresszusára a Közgazdaságtudományi Egyetemen került sor. A küldöttek a tatai úti munkásszállón aludtak, ahova buszokkal szállították az embereket a Közgazdaságtudományi Egyetemről. A szálláshelyen egy-két üveg borral körbejáromattunk, és a jelöltek mellett – vagy épp ellenük – érveltünk. Ezzel telt a fél éjszaka. Juhász József volt Gaskó István kihívója. Az ellenjelölt elmondta, hogy teljesen más politikát szeretne a VDSzSz-ben meghonosítani. Nagyon-nagyon gazdaságossá kívánta tenni a működést, ami abból állt, hogy a testületi üléseket követően nem lett volna szabad megenni a ropit, a megmaradt

üdítőket és vizeket össze kellett volna gyűjteni, esetenként összeönteni, hogy majd a következő alkalommal fel lehessen szolgálni.

A kampánybeszédben kitért arra is, hogy a külföldi delegációk látogatása alkalmával csak az elnök vagy az alelnök kísérheti el a vendégeket, hogy mégse egyedül egyenek – azt azért tudták, hogy a külföldieket illik meghívni egy-egy vacsorára. Ezalatt a VDSzSz delegációjának többi tagja az étterem presszójában elszürcsölne egy kávét vagy inna egy ásványvizet, majd a vacsora végén közösen kísérik vissza a vendégeket a szállodába. Ez a beszéd a visszajára sült el, mivel nem választották meg elnöknek: előbb csak a VDSzSz vezetéséből, később a VDSzSz központjából is távozott, majd ki is lépett a szakszervezetből.



Halasi Zoltán:

Nagyon jó pillanatban alakult meg a VDSzSz. 1989 szeptemberében Szécsény állomáson voltam forgalmi szolgálattevő, itt értesültem a VDSzSz megalakításáról. Nem sokat tudtunk arról, hogy kik alakították meg: láttuk a hálózaton keringő szórólapokat, majd elkezdünk beszélgetni arról, hogy meg kellene próbálnunk.

27 éves fiatal ember voltam. Akkoriban pár év különbséggel nagyjából egyidősek voltunk a kollégáinkkal. Mindannyian 1980-ban kezdtük vasúti pályafutásunkat: akkoriban generációváltás volt a MÁV-nál, és nagyon sokan jöttek a vasúthoz. A rendszerváltás közeledtével figyeltük a változásokat, és vártuk, hogy mi történik a MÁV-nál. Úgy gondoltuk, hogy a politikai

rendszerváltást össze kell kötni a szakszervezeti rendszerváltással is. A kollégákkal beszélgetve elég sok kritika fogalmazódott meg az akkori monolit szakszervezeti szövetséghez tartozó Vasutasok Szakszervezetével szemben. Ezért a VDSzSz szeptember 30-i megalakulása után egy hónapon belül kiléptünk a VSZ-ből, beléptünk a VDSzSz-be, és októberben tizenöten létrehoztuk a szécsényi alapszervezetet. Engem választottak meg vezető ügyvivőnek, hiszen én szorgalmaztam az alapszervezet megalakítását.

Csatlakoztunk, hiszen máskülönben hogy a csudában lehetne megismerni, milyen is ez a szervezet valójában. Bármikor lehetőségünk lett volna visszatáncolni. Az biztos, hogy nem szerettünk volna a VSZ-be visszamenni, de akkor már voltak más, frissen megalakult új szakszervezetek is. Végül maradtunk, mert a VDSzSz beváltotta az elképzeléseinket. Számunkra az volt a lényeg, hogy demokratikusan működjön, meghallgassák a véleményünket, legyen értelme az egyeztetéseknek, szűnjön meg az addigi protekción alapuló szakszervezet, mert annak semmi értelme nem volt. Gáspár Sándor egymaga kötötte meg a kollektív szerződést az összes munkavállalóra, de ennek senki nem ismerte a tartalmát. Ezért is volt igény a változásra.

A vasút akkoriban a Párt felügyelete alatt működött: a csomóponti főnökök, az állomásfőnökök párttitkárok voltak, ami hűen leképezte az akkori monolit rendszer felépítését. Hiába volt központosítva minden, már akkor is állandóan átszervezték a MÁV-ot: akkoriban alakították át a vonalfőnökségeket üzemfőnökségekké. Egy biztos: akkoriban szállítási kényszer volt, szabályozták, hogy milyen árukat lehet csak vasúton szállítani. A MÁV hatalmas szállítási eredményt nyújtó társaság volt, rengeteg munkavállalóval, rengeteg munkahellyel, de a

munkavállalóknak nagyon kevés beleszólási lehetőségük volt a sorsuk alakulásába. Évente rendeztek egy termelési tanácskozást, ahol a vezetők elmondták az elvárásait, hozzászólni pedig nem nagyon lehetett, mert hamar letorkollták az embert, és ezzel a társadalmi párbeszéd gyakorlatilag véget is ért. A fiatalok a politikai rendszerváltás mintájára – ez 1986 után jelentősen felgyorsult – az érdekvégyesítésben is változásokat akartak. Sajnos, a VSZ akkoriban ugyanúgy működött, mint az állam, és csak a kiváltságosok vehették igénybe a szakszervezet által nyújtott szolgáltatásokat.

Hiszen mit adott a szakszervezet? Üdülést, segítyt, esetleg előmenetelben való segítséget, ez azonban csak protekcióval működött. Mi például nem kaptuk meg a szakszervezeti tagkönyvünket. Ezeket egy központban őrizték, és amikor 1989-ben visszakértük, felfedeztük, hogy fiktív segélyeket írkáltak bele, amiket mi soha nem vettünk fel. Ez tovább erősítette a bennünk élő rendszerkritikát: ezt a szakszervezetet ott kell hagyni. Talán a csillagok állása kedvezett nekünk, amiért a rendszerváltás hajnalán épp megalakult egy másik szakszervezet, ahova át tudtunk lépni. Fontosnak véltük, hogy tartozunk valahová, az érdekvédelemre szükség volt, de a VSZ-t nem tartottuk alkalmasnak erre: nem volt semmilyen érdekvédelem. Mi azonnal az újonnan alakult szakszervezet tagjai lettünk, ami akkoriban nem volt megszokott dolog. A VSZ-nél megkérdezték, miért akarunk kilépni, mi pedig tételesen felsoroltuk az indokainkat.

Ellenérzést leginkább a VSZ részéről tapasztaltunk, a munkáltató akkor még nem nagyon tudott velünk mit kezdeni. A törvény szerint minket megillető védettséget azonnal megkaptuk, nem tudtak velünk mit kezdeni. A politikai átalakulás közepén voltunk, egy új rendszer jött

létre, zajlottak a választások. Politikai támadásokat akkor még nem indítottak ellenünk, inkább szakszervezeti oldalról próbáltak nekünk keresztbe tenni, de nem jártak sok sikerrel. Azt hiszem később, a magasabb szinteken sokkal több ellenállást tapasztaltam, mint ott helyben.

Nyilván akadályozták a működésünket, de nem volt megveszekedett ellenállás, hiszen közben egyre gyarapodtunk. Szécsény állomáson akkoriban 15-en dolgoztunk, és az állomásfőnök kivételével mindenki VDSzS-tag volt. Aztán az egész Balassagyarmat-Ipolytarnóci vonalon elkezdünk tagokat szervezni. Felvettük a kapcsolatot a szomszédos állomásokon dolgozókkal, ahol szintén velünk egykorúak dolgoztak. Volt, akikkel együtt jártunk iskolába. Arrafelé mindenki ismert mindenkit. A személyes kapcsolatok révén nem volt nehéz gyarapítani a VDSzS létszámát. Egyre többen lettünk, és az alapszervezet létszáma elérte az 53 főt, ami azt jelentette, hogy szinte mindenki belépett a vonalon dolgozó munkavállalók közül. Egymás után jöttek létre az alapszervezetek, később már egész Nógrádban, Balassagyarmattól Vácon át Aszódig mindenhol jelen voltunk.

A vezetők, középvezetők nagyrészt a VSZ-ben maradtak. Hozzászoktak ahhoz, hogy mindent kézenközön el tudtak intézni: ki megy üdülni, ki kap segítyt, és ebben ki is merült szakszervezeti tevékenységük. Szakszervezetünk szervezési sikereit döntően a végrehajtó szolgálatban dolgozó munkavállalók körében érte el: a forgalmi szolgálattevőknek, váltókezelőknek, tolatásvezetőknek, raktárosoknak, pénztárosoknak nagyobb igényük volt a változásra, számukra nem volt kielégítő ez a protekción alapuló szakszervezeti működés. Mivel közülük majdnem mindenki belépett hozzánk, így a munkáltató kénytelen volt velünk egyeztetni, ha helyi függelétről kellett tárgyalni – hiszen akkor is volt kollektív



szerezés – vagy véleményeztetni kellett egy állomási végrehajtási utasítást.

Szécsényben nem okozott problémát, hogy az állomásfőnöknek a VSZ helyett a VDSzSz-szel kellett tárgyalnia. De szerintem máshol sem, mert a rendszerváltás után a vasúti vezetők is kezdtek megváltozni. Többé már nem számított dicsőségnek, ha valaki hat elemivel párttitkárként üzemfőnök volt. Kezdetben nyilván minden sokkal nehezebben ment, mert mi nyíltan tárgyaltunk, a többiek meg a színpalak mögött. Szécsényben az állomásfőnököt 20 éve nagyon jól ismertem, egy városból származtunk, egy helyen dolgoztunk, a kollégáink közül választották ki, úgyhogy helyi szinten nem ütköztünk komolyabb akadályba. Akkor vett hirtelen fordulatot a dolog, amikor Budapestre kerültem tisztségviselőnek, és másnap már a budapesti igazgatóval tárgyaltam.

Mivel az elsők között alakultunk meg, az elsők között is kerültünk a VDSzSz különböző testületeibe. Én az első perctől kezdve bekapcsolódtam az összes testület munkájába, így a budapesti területi szervezet választmányának is tagja voltam: innen delegáltak aztán az országos választmányba. Emellett az üzemviteli szakági testületekben is jelen voltam.

Különösen a budapesti térségben indult rohamos fejlődésnek a VDSzSz, ami már akkor is hatalmas területet fedett le: Hegyeshalomtól Szolnokig, Székesfehérvártól Salgótarjánig tartott. Rengetegen dolgoztak itt, és nagyon nagy elvárásaik voltak. Alig akadt olyan állomás vagy szolgálati hely, ami ne vette volna ki a részét valamilyen módon a VDSzSz munkájából. A hatalmas fejlődéshez persze idővel hatalmas problémák is társultak. Csomó ember megjelent, akiknek különböző érdekeik voltak, nem véletlenül tartott akkoriban a budapesti területi választmányi ülés egy álló napig: itt minden alap-

szervezet képviseltette magát, a résztvevők száma elérte a százat – persze, nem a kezdet kezdetén.

Az alapszabály ugyanis kimondta, hogy minden alapszervezet részt vesz a területi szervezet munkájában. A területi választmány üléseire általában a Budapesti Igazgatóság tanácsstermében került sor, ami ilyenkor zsúfolásig megtelt. Egész napos viták bontakoztak ki, mivel rengeteg szolgálati hely képviseltette magát. Más volt a nagy forgalmú csomópontok és a kis állomások érdeke, de ellentét feszült a jegyvizsgálók, a személypénztárosok és a váltókezelők között is. Ebből a sokféleségből kellett összegyűjteni azt a közös álláspontot, amit például a budapesti területi szervezetnek képviselnie kellett. Akkoriban már léteztek a szakági szervezetek is: volt forgalmi szakág, üzemviteli szakág, TEB, pályás szakág, és mindegyiknek a területi szervezeten belül is voltak testületeik. Nagyon bonyolult rendszer volt.

Persze, a kezdeti érdekellentétek akár szét is feszíthették volna a VDSzSz kereteit. Ennek egyetlen ellenszere az volt, ha a testületi üléseken mindenki kibeszélhette magából a problémákat, az ellentéteket el kellett simítani, és lehetőség szerint minden problémás ügyet el kellett intézni. Nekünk nyilván sokkal nehezebb dolgunk volt, mint a vezetésbe beépült másik szakszervezetnek, hiszen a MÁV vezetése eleinte nyíltan támogatta a VSZ-t. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint amikor egy későbbi sztrájk alkalmával a budapesti területi igazgató a VSZ budapesti titkárával együtt járta a szolgálati helyeket, és kampányolt a sztrájk ellen. Sokkal nehezebb helyzetben voltunk, de aztán úgy megerősödünk, hogy a munkáltató többé már nem tudott minket megkerülni.

Egyensúlyi állapotot kellett kialakítani a különböző érdekcsoportok között, csak így lehetett orvosolni a fájó pontokat, és csak így lehetett közös nevezőre jutni. Gon-

doljunk csak bele, hogy a 90-es évek elején bevezetett bértarifa-rendszerrel kapcsolatban is sikerült konszenzusra jutni egymással. Ezt diktálta a közös érdek. Emlékszem, hogy amikor még csak véleményezési szakaszban volt a bértarifa-rendszer, milyen véres viták folytak az üzemviteli szakági testületi ülésen arról, hogy egy-egy munkakört miért egy adott kategóriába soroltak, és miért nem egy másikba. A véleményezés úgy történt, hogy előbb a különböző szakágakban (üzemviteli szakág, pályás, stb.) született meg az egyezség, ezután gyúrtuk össze az egészet egy rendszerré. Ezek a viták hónapokig tartottak, de végül sikerült közös nevezőre jutni, és a kollégák hosszútávon elfogadták a bértarifát, hiszen mindenkinek benne volt a munkája. Tudták, hogy melyik munkakör miért került egy kategóriába. Ehhez sok türelem kellett. Mindezt úgy sikerült elérni, hogy száz-százhusz tisztségviselő vett részt egy választmányi ülésen, és mindenkinek megvolt a maga érdeke.

Még Szécsényben voltam szolgálattevő, amikor a 90-es évek elején kitalálták, hogy meg kell szüntetni a sorompókezelőket: a jegyvizsgálók majd szépen leszállnak a vonatról, lehajtják a sorompót, áthalad a vonat a kereszteződésen, majd szépen visszaballagnak a vonatra. Ezt a „fantasztikus” ötletet a mellékvonalakon kívánták bevezetni. Ebből aztán az egyik üzemviteli szakági ülésen komoly vita kerekedett. Végül mindenki egyetértett azzal, hogy ezt a rendszert nem lehet bevezetni. Az elképzelést szakmai alapon támadtuk meg. Deák Zoli volt akkor az üzemviteli szakági vezető ügyvivő, aki több testületi tag társaságában felkereste az akkori forgalmi igazgatót. Ott végigvettük a tervezett intézkedés munkáltatási, munkavédelmi és egyéb követelményeit. A munkáltató ekkor szembesült azzal, hogy ezt az ötletet valóban nem lehet megvalósítani, mert mi van

akkor, ha például leszáll a jegyvizsgáló, és azzal a lendülettel bele is esik egy árokba: mi lesz vele? Hol gyalogol? Belátták, hogy ez tényleg hülyeség, és elvetették. Ezeket az ügyeket inkább szakmai vonalon sikerült elintézni. A tisztségviselők értették a dolgukat, és a szakmai vezetést is meg tudták győzni az igazukról.

Ez persze újdonság volt a MÁV-nak is. Szerintem ebbe a kudarcba bele is betegedett az akkori igazgató. Nem hirdettünk sztrájkot, persze már akkor is meglebegtettük ennek lehetőségét, de aztán győzött a józan ész. Sok ügyet el lehetett intézni a munkáltatóval folytatott egyeztetésekkel. Szakmai érvekkel hozakodtunk elő, mert azokkal nehéz volt vitatkozni. Nagyon sok ilyen ügyünk volt akkoriban, de aztán megtört a jég, és kezdtek minket elfogadni partnerként. Mivel a Kollektív Szerződést eredetileg a VSZ-re szabták, volt egy olyan passzusa, hogy a vezetők kiválasztásánál a szakszervezeti tisztségviselőknek is jelen kell lenniük. Voltam például olyan csomóponti vezető meghallgatásán, akivel korábban sokat vitáztunk. Ezek a meghallgatások is hasznunkra váltak, hiszen kapcsolatba kerültünk a vezetőkkel, amikor például előttünk kellett megvédenie a pályázatát.

1993-ig a tagszervezésen volt a hangsúly. Ennek eredményeképpen 2000-ben például már a budapesti területi szervezetnek önmagában több mint 3500 tagja volt. A VDSzSz tíz év alatt a nulláról jelentős szervezetté nőtte ki magát, amit persze rengeteg vita kísért, de végül mindig konszolidálódott a helyzet, az alakulás utáni problémák letisztultak. Nagyon sokan dolgoztak ennek érdekében.

A siker egyik kulcsa az volt, hogy rengeteget áldoztak fel a szabadidejükből azok, akik tagokat szerveztek, vagy alapszervezetet alakítottak. Mindenki magáénak érezte ezt a szakszervezetet, mindenki azért



lépett be, mert valami változást szeretett volna, és ezért komoly áldozatokat hozott. Egy-egy területi irodán tízenötven-húszan is tevékenykedtek: ők jártak szervezni, ügyeket intézni. Volt, aki szabadidejében tette ezt, mások kikért tisztségviselőként. De a kikérteknek is rengeteget kellett utazniuk a szabadidejükben ahhoz, hogy még több kollégát meggyőzzenek arról, érdemes belépni a VDSzSz-be, hiszen egy szakszervezetnek akkor van súlya, ha minél több taggal rendelkezik. Pár év alatt a munkáltató egyenrangú tárgyalópartnerévé nőttük ki magunkat.

Emlékszem, hogy már 1992-ben sem lehetett minket megkerülni, amikor a munkáltató felmondta a kollektív szerződést: a korábbi KSZ-t adták ki vezérigazgatói utasításban. Bizonyos időre – talán fél évre – részmunkaidőt vezettek be. Azok, akik a vezetői és adminisztratív szinteken aláírták a munkaszerződés-módosítást, csak 6 órában dolgoztak. Akik viszont nem írták alá, továbbra is megkapták a teljes fizetésüket. Természetesen a tagjaink nem írták alá, meg is kapták a teljes fizetésüket, és semmi bántódásuk nem esett. Az ehhez hasonló történetek megerősítettek minket abban, hogy jó úton járunk. Az egyik érintett kollegina a mai napig felemlégeti, hogy milyen jól járt azzal, hogy nem írta alá azt a hatórás munkaszerződést.

Az 1993-as üzemi tanács választásokon a VDSzSz reprezentatívává vált, és ettől kezdve velünk is meg kellett állapodni mindenről. Ez tovább erősített minket.

1994-től kezdve egyre intenzívebben akarták bezárni a mellékvonalakat, és ez a lelkesedés egészen 2008-ig tartott. A Horn-kormány idején történt, hogy épp a VDSzSz választmányi üléséről utaztam hazafelé, Balassagyarmatra. Ezen az ülésen határoztunk arról, hogy amennyiben a tárgyalások nem vezetnek ered-

ményre, sztrájkokkal lépünk fel a vonalbezárások ellen. A kollegák már jól ismertek, és tudták, hogy a VDSzSz tisztségviselője vagyok, ráadásul sok tagunk is ugyanazon a vonaton utazott. Az újságban olvastam, hogy Horn Gyula miniszterelnök rövidesen Balassagyarmatra látogat, hogy átadjon egy gázberuházást. Ott a vonaton el is mondtam, hogy aki esetleg autentikus forrásból meg akarja tudni, hogy mit gondol a politika a mellékvonalak bezárásáról, menjen oda, és kérdezze meg a miniszterelnöktől. Két nap múlva csöngettek a lakásomon. Két úriember állt az ajtóban: megkérdezték, hogy én vagyok-e Halasi Zoltán, mivel foglalkozom, és ha lehetne, be is jönnének a lakásomba. Természetesen beengedtem őket, majd bemutatkoztak: egyikük alezre-des volt, a társa pedig egy őrnagy, és a nemzetbiztonsági szolgálattól érkeztek. Tájékoztattak arról, hogy milyen törvényes lehetőségeink vannak, ha demonstrálni akarunk Horn Gyula ellen, és egyúttal a törvények betartására is figyelmeztettek, tekintve, hogy 72 órával korábban be kellett volna jelenteni a demonstrációt. Ma sem tudnám megmondani, hogy ki volt a hírforrás, de az biztos, hogy 24 óra alatt kiderítették, hogy ki vagyok, és hol dolgozom.

Az biztos, hogy figyelték a tevékenységünket. Egyébként esze ágában nem volt senkinek erre a beruházás-átadásra elmenni. Ez csak egy ártalmatlan beszélgetés volt, hiszen ekkor még csak előkészítési fázisban volt a bezárással kapcsolatos döntés.

A VDSzSz neve 1996-ra már teljesen beégett a köztudatba, a többi szakszervezet is elfogadott minket, hiszen a 90-es években már voltak közös megmozdulásaink, sztrájkjaink. Ekkor a VDSzSz már ugyanolyan erőt képviselt, mint a többi reprezentatív szakszervezet.

Ezzel párhuzamosan az is érzékelhető volt, hogy a VDSzSz erősödésével megindult egyfajta belső mozgás is. Egyes vezető tisztségviselők úgy gondolták, hogy jelentősen megerősödtek, ennek jelei is voltak.

1998. július 1-jétől főmunkatársként kerültem a VDSzSz budapesti szervezetére, és az üzemviteli szakág vezető ügyvivője lettem, így teljes munkaidőben vettem részt a VDSzSz munkájában. A belső harcok a budapesti területi szervezeten is feléledtek. Érzékelhető volt, hogy bizonyos munkaköri csoportokon belül a kikért kollégák száma megnőtt a területen, és próbáltak minden téren egyre nagyobb befolyásra szert tenni. 1998-ban a budapesti területi szervezetenél tisztújítás volt, amit Bárány Balázs nyert meg, így ő lett a Budapesti területi szervezet vezetője. Egy év múlva, 1999-ben a VDSzSz kongresszusán két jelölt indult az érdekvédelmi alelnöki posztért: Enzsöl Róbert és Bárány Balázs. Nagyon megosztott volt a szakszervezet. Nem is a szakmacsoportok között voltak különbségek: a területi szervezetek egyik része Enzsöl Róbertet támogatta, a többiek Bárány Balázst. Első körben érvényes volt a szavazás, de eredménytelen, mert a legtöbb szavazatot szerzett jelölt sem kapta meg a szavazatok egyszerű többségét. Másnap délelőtt megismételték a választást. Az éjszaka folyamán mindenki végiggondolta, hogy a két jelölt által képviselt irányzat közül melyik a helyes út: a könyörtelenül, végletekig kitartó, minden eszközt bevető egyik jelölt, vagy az inkább békés megoldásokra törekvő másik. Nagyjából így lehet ezt lefordítani. Igazából lélektani kérdés, hogy a tisztségviselők kit képzeltek el érdekvédelmi alelnökként: mindenkinek volt egy elképzelése arról, hogy milyennek kellene lennie, és ez a választás egyúttal tükrözte saját értékrendjét is. Nem programokról és értékekről volt szó, hanem személyekről. Nem volt választási kampány, vagy

programbeszéd, csak két jelölt. Inkább a személyes ambíciók, a személyes alkalmasság megítélésében volt különbség. Másnap Bárány Balázst választották meg a VDSzSz érdekvédelmi alelnökének.

Kovács Ferenc:

1 989-ben a MÁV Miskolci Igazgatóságának munkaügyi osztályán dolgoztam, én voltam a VSZ szakszervezeti bizottsági titkára. Akkoriban ugyanis már munkavállalói kezdeményezésre is lehetett jelölteket állítani, és a munkavállalók nagy többséggel engem jelöltek VSZ-titkárnak. Végül a szakszervezeti bizalmi testület elég nagy arányban engem választott meg a hivatalos jelölttel szemben a MÁV Miskolci Igazgatóság SZB-titkárának. Ez 1989 januárjában történt.

Szakszervezeti tisztségviselőként rögtön az elején megtapasztaltam, hogy rosszul kezelik az érdekvédelmi kérdéseket. A szolgálati főnökségek SZB-titkáraiból állt a területi szakszervezeti bizottság. A MÁV Igazgatóság szakszervezeti bizottságába 23 titkár tartozott, de ez csak egy kézfelnyújtó testület volt. Az üléseket követő szakszervezeti értekezleteken (bizalmi testületi ülésnek nevezték) mindig elmondtam, hogy ez nem egy szakszervezet. A vezetői előterjesztéseket kivétel nélkül eredeti formájában, változtatás nélkül megszavazták. Ez leginkább pénzosztáskor jelentett problémát. Egyik ilyen alkalommal szokatlanul sok jutalmat akartak szétosztani. A területi intéző bizottság ülésén megbeszéltük, hogy ez elfogadhatatlan a számunkra, mivel a dolgozói réteget teljesen kizárták belőle. A hozzászólásokat követően szavazásra került a sor. Az volt a furcsa, hogy az Igaz-



gatóság SZB-titkáráként egyedül én küzdöttem a külszolgálati dolgozók érdekeiért. Azt javasoltam, hogy a végrehajtásban dolgozók – akik megtermelték – is részesüljenek a jutalomból. A másik huszonkét ember egyetértett a munkáltatói előterjesztéssel, így a szavazás eredménye 22:1 lett: csak én szavaztam ellene.

Ezután egy bizalmi testületi ülést tartottunk, ahol elmondtam, mi történt, és arra a következtetésre jutottunk, hogy ennek az egésznek nem sok értelme van így.

Azt hiszem, Zele Feri bácsi felvetésére az a döntés született, hogy alakítsunk egy szakszervezetet, és képviseljük önállóan az érdekeinket. A VDSzSz ekkor már létezett, és szóba került, hogy csatlakozzunk hozzá. Az eredeti terv az volt, hogy 824 emberrel megalakítjuk a VDSzSz alapszervezetét a Miskolci Igazgatóságon. Nagy ellenállásba ütköztünk, finoman a tudomásunkra hozták, hogy a Gaskó-féle szakszervezetbe nem szabad belépni: minden rossznak elmondták. Mindent elkövettek azért, hogy ezt megakadályozzák, voltak olyanok, akikkel négy szemközt elbeszélgettek, és sokan visszahőköltek. Végül az a döntés született, hogy alakítsunk egy új szakszervezetet. Az Igazgatóságon az egyik jogász kollégámmal megbeszéltük, hogy elkészíti az alapszabályt. Ez olyan jól sikerült, hogy 1990. január 6-án gond nélkül bejegyezték a MÁV Miskolc Igazgatóság Független Szakszervezetet.

Mindenkinek nyilatkozni kellett arról, hogy be kíván-e lépni a szakszervezetbe. A munkavállalók 90-95%-a rögtön csatlakozott is, később aztán híre ment a dolognak, és a szomszédos állomásokról is kértek belépési nyilatkozatokat. Így jött össze a 824 tag, hiszen az Igazgatóság létszámában olyan 350-en lehettünk.

A bejegyzés után Csárádi Jánost, a MÁV vezérigazgatóját, és a velünk kapcsolatban álló összes szol-

gálati főnököt levélben tájékoztattam a szakszervezet megalakulásáról. Rögtön meg is hívtak a VÉT-re, a Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésére.

Fehér ingben, nyakkendőben jelentem meg a tárgyaláson, de a vasút vezetői is roppant elegánsak voltak. Nagyon komoly szakemberek ültek a munkáltatói oldalon, velük szemben a szakszervezetek képviselői foglaltak helyet: a VDSzSz, a VSZ, a VFSZSZ, az MTSZSZ és a miskolci MÁV Igazgatóság Független Szakszervezete. A VDSzSz-t általában Gaskó István, Udvardi Péter, Hangoynyi Zoltán és Heim Géza képviselte.

Mindjárt az elején látszott, hogy a VÉT-en gyakorlatilag ugyanaz történik, mint a területi intéző bizottságban: hiába volt ott még egy pár újonnan megalakult szakszervezet, csak Gaskó Pista és a VDSzSz delegációja tett érdemi hozzászólásokat.

Egyre nyilvánvalóbbá vált a képlet. A VFSZSZ például a VDSzSz-ből vált ki, és szerintem ezt is előre megszervezték. Úgy éreztem, hogy egyes kollégák direkt azért kerültek a VDSzSz-be, hogy szétszakítsák a szakszervezetet, és belülről gyengítsék a VDSzSz-t. Ezt a hozzászólásokból éreztem, meg abból, hogy a VDSzSz megnyilatkozásait sok támadás érte a munkavállalói oldalról. Ez számomra döbbenetes volt, mert a szakszervezeteknek a munkavállalói érdekeket kellett volna képviselniük. Elképesztő volt, hogy Gaskó és a VDSzSz kapta a támadásokat: mit akarnak, hogy lehet ilyen merész követelésekkel előállni. Ilyeneket mondogattak a többiek. Ennek ellenére mégis sikerült elérni, hogy a VDSzSz javaslatára például 40% lett a műszakpótlék mértéke. Ezt persze elfogadták a többiek is, mert nehezen lehetett volna szembe menni ezzel, de előzőleg még azért küzdöttek, hogy a műszakpótlék ne érje el a 40%-ot.

Egyre inkább megfogalmazódott bennem, hogy a VDSzSz-hez kellene csatlakozni. Közeledtek az üzemi tanács-választások. 1992-ben megjelent az új Munka törvénykönyve, ez rögzítette, hogy csak azok a szakszervezetek rúghatnak labdába, amelyek az üzemi tanács-választáson elérik a 10%-ot, és reprezentatívvá válnak. Nyilvánvaló volt, hogy még akkor sem volt esélyünk a 10 százalék elérésére, ha a Miskolci Igazgatóság területéről mindenki belépett volna hozzánk. Ez amúgyis lehetetlen vállalkozás lett volna, hiszen sokan ügyködtek azon, hogy a Független Szakszervezet ne erősödjön meg. A napnál világosabb volt, hogy nem fogjuk elérni a 10%-ot, emiatt pedig nem írhatjuk alá a kollektív erejű megállapodásokat, és jelentéktelenné válunk. Mondtam a többieknek: ti is láttátok a VÉT-en, hogy melyik szakszervezet az igazi érdekvédő. Egyértelmű volt, hogy csak a VDSzSz ilyen. Ha valódi érdekvédelmet akarunk, akkor a VDSzSz-hez kell csatlakozni.

1992. szeptember 3-án nagy taggyűlést hívtunk össze a Miskolci Igazgatóság kultúrtermében, amire természetesen meghívtuk a VDSzSz-t is: Gaskó István, Deák Zoli és Gelencsér Laci vett részt ezen.

Gaskó István nagyon impulzív volt, nagyon jó előadást tartott, lehetett érezni rajta, hogy tényleg a munkavállalói érdekeket képviseli. Beszélt a VDSzSz alakuló ülésén történekről, meg arról, hogy a csatlakozásunkkal a VÉT-en megnő a VDSzSz súlya, hiszen közel ezer taggal bővül a létszáma. Ez természetesen így is volt. Végül döntő többséggel megszavaztuk a csatlakozást a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetéhez.

Nagyon ellenünk voltak a főnökök, ahol csak lehetett, betartottak nekünk. Mindent elkövettek azért, hogy akadályozzák a működésünket. Ez azonban csak erőt adott nekünk, mert tudtuk, hogy igazunk van. Az

emberek úgy voltak vele, hogy akit ennyire ütnek és üldöznek, mint a VDSzSz-t és a Gaskó elnököt, annak biztos igaza van, tehát épp ellenkező hatást váltottak ki ezzel az emberekből.

A vasutasokat azzal félemlítették meg, hogy az elsők között bocsátják el őket, ha belépnek a VDSzSz-be. Sajnos, erre is volt példa, nem merném tűzbe tenni a kezem, hogy senkit nem bocsátottak el azért, mert belépett a VDSzSz-be. Nyilván nem tömegekről volt szó, de azért észrevettük, hogy nyolc emberből hat a tagunk volt, mégcsak véletlenül sem fordítva. Nyilván nem azt mondták, hogy a szakszervezeti tagságuk miatt akarják elküldeni őket. Tagadhatatlan, hogy egy-két VDSzSz-tagot előrevettek az elbocsátásoknál. Viszont annak is hírértéke volt, hogy minden egyes létszámleépítésben érintett tagunk érdekében személyesen eljártunk, és rengeteg embert kihúztunk a listáról.

Egyszer egy szakszervezeti bizottság titkára megüzente nekem, hogy el fogja törni a lábam, ha bemelegszek az állomására. Nem törte el, mégis betettem a lábamat: 8-10 ember volt a forgalmi irodában, kocsirendező, váltóőrök, váltókezelők stb. Felolvasás volt akkoriban, és engedélyt kaptunk egy ötperces bemutatkozásra. Később az egész állomás csatlakozott a VDSzSz-hez.

Minden vezető tudta, hogy nem szabad hagyni, hogy a Gaskó-féle szakszervezetbe belépjenek az emberek. Szerintem azért ellenezték ennyire, mert Pista karizmatikus egyéniség volt már akkor is, és Miskolcon sokan irigyelték, amiért felkerült Pestre. Abban is biztos vagyok, hogy az igazgató meg a három osztályvezető a főnöki értekezleten elmondta, hogy nem kell barátságos fogadtatásban részesíteni a VDSzSz-t. Én ugyan nem voltam jelen ezen a főnöki értekezleten, onnan tudom,



hogy később sok főnök is belépett hozzánk, ők mesélték el nekem. Az állomásfőnökök a rendszerváltás előtt gyakorlatilag pallosjoggal rendelkeztek, amit utána szerencsére elvettek tőlük. Ellenkező esetben már 881-szer lefejeztek volna engem.

Boldizsár Laci 1993-ban lépett be hozzánk, de előtte túrfőnök volt a rendező pályaudvaron. A felolvasáson közel félszázan voltak: sarusok, kocsirendezők, vonatfelvevők, forgalmisták. Aznap Boldizsár Laci volt a túrfőnök. Azt ugyan megengedte, hogy elmondjam a mondókámat, de úgy intézte a dolgokat, hogy senki ne lépjen be az emberek közül. Azt mondta, gyere Feri, kísérek, mert nagyon bonyolult a járás errefelé. Később vallotta csak be, hogy igazából csak azért kísért ki, ne-hogy valaki belépjen. Fél év múlva viszont már ő léptette be az egész túrt. Az elején őt is eligazították, hogy nem szabad a VDSzSz-nek teret adni.

A Munka törvénykönyve 1992-ben jelent meg. A szakszervezetekre vonatkozó részt szinte szóról-szóra tudtuk. Ismertük a kötelezettségeket, de a jogokat is. Felkészültebbek voltunk, mint az állomásfőnökök és a tárgyalópartnerek. Ezt ki merem jelenteni, mert nagyon sok főnök tőlünk hallott először a Munka törvénykönyve bizonyos szakaszairól. Ezt persze nyilván nem vallották be nekünk. A vezetői értekezleteken elsősorban vasútszakmai kérdéseket taglaltak, a Munka törvénykönyvével nem foglalkoztak. A VDSzSz-nek akkoriban volt egy nagyon jó kiadványa: benne volt a kollektív szerződés, a Munka törvénykönyve, szinte az összes tisztségviselőnknek tudtunk adni belőle. Így aztán már a külszolgálaton dolgozó tisztségviselőink is jobban ismerték a KSZ-t, meg a Munka törvénykönyvét, mint a vezetőik. A munkahelyi főnökök akkoriban kiskirályok voltak, bár ez sajnos több helyen ma is így van. Nagyon sokan felké-



születlenek voltak közülük: azért nevezték ki őket főnöknek, mert politikai értelemben megbízható embereknek számítottak.

A vasutas elsősorban nyilván dolgozni akart: a köteletségét tudta, a jogaival viszont nem volt tisztában. Mi pedig Bélával és a többi kollégával felvilágosítottuk őket a jogaikról is. Fogékonyak voltak, és egyre bátrab-
bak lettek: idővel már ők is ki mertek állni a jogaikért, és nyíltan felvállalták a VDSzSz-t.

A 90-es évek elején, a közös sztrájkok alkalmával az egyik tagunk annyira komolyan vette a dolgot, hogy magára zárta az ajtót, és úgy gondolta, hogy a sztrájk végéig senkit nem enged be, beleértve a leváltóját is. Időközben véget ért a sztrájk, de nem zavartatta magát különösebben: továbbra sem engedett be senkit. Azt mondta, hogy ez addig így is marad, amíg ő úgy nem gondolja, hogy tényleg vége van a sztrájknak. Volt egy-két ilyen bozótharc.

Aztán akadtak olyanok is, akik nagyon keményen konfrontálódtak a szolgálati vezetőjükkel, de csak a maguk kis jussukért, saját érdekeikért harcoltak. Akkor kértek segítséget a területi szervezettől vagy a központtól, amikor már úgy érezték, hogy a bozótharcuk kudarcba fulladt.

Cseh Béla:

1 987-ben a miskolci rendező pályaudvaron az egész kocsivizsgáló túr kilépett a Vasutasok Szakszervezetéből. Kaptunk hideget-meleget bőven, páran egyből a szőnyeg szélére kerültünk.

Mindig is voltak ellentétek a műhelyesek és a kocsivizsgálók között. A „műhelyisták” mindig egy kicsivel több bérfejlesztést kaptak, azzal a felkiáltással, hogy nekik nem jár műszakpótlék, nekünk pedig van. Ezt az egyenlőtlenséget nagyon sérelmeztük. Azt vallottuk, hogy ha a VSZ nem képvisel minket, akkor nekünk a továbbiakban nincs szükségünk szakszervezetre, és kilépünk. Utána kisebb fenyegetésekben volt részünk: jól meggondoltuk-e ezt a dolgot, illetve jelezték, hogy nem helyénvaló megbontani a munkásosztály egységét.

A kilépés után egyértelmű hátrányok értek minket, éreztették velünk, hogy rosszul döntöttünk: kevesebb bérfejlesztést kaptunk. Gyakrabban kaptunk ellenőrzéseket, és szondázatok is sűrűbben fordultak elő. Az egyik osztályvezető az ellenőrzés során semmibe nem tudott belekötni, így sérelmezte, hogy egy-két kolléga nincs megborotválkozva. Ők ekkor már a második éjszakai műszakot húzták le. Akkor páran elhatároztuk, hogy nem hagyjuk annyiban a dolgot. Ettől kezdve egyikünk sem borotválkozott: hatással volt ránk a Piszkos tizenkettő című film. Persze, azért mosakodtunk. Az egész túr – olyan huszonvalahányan voltunk, plusz két lakatos – dacból szakállt növesztett. Ez így ment pár hónapig, egész jól néztünk ki a végére. Ezen kívül elkezdtek szó szerint betartani az utasításokat, és jelentős fennakadást okoztunk a forgalomban. Lett is belőle kemény harc: nem engedték tovább a szerelvényeket forró rakományal, le kellett hűteni vagy meg kellett várni, amíg magától kihűl. Azzal fenyegettek, hogy leáll a kohó, erre azt mondtuk: csak akkor mehet el a vonat, ha írásba adják. Természetesen, nem adták írásba, utána meg jött a retorzió. Ez egy dackorszak volt, de az is hozzátartozik az igazsághoz, hogy nagyon jól összeszokott csapat voltunk.

Az egyik állomásról szólt a kolléga, hogy van egy kis probléma. Az állomásfőnök először nem akart fogadni minket: bementünk az előszobájába, mondtuk a titkárnőnek, hogy a VDSzSz-től jöttünk, és szóljon a főnökének, mert beszélni akarunk a vasutasokkal.

Azt a választ kaptuk, hogy a főnök nem ér rá. Erre én benyitottam: ne szórakozzál már velünk, mi az, hogy nem érsz rá? Mondta, hogy ne tegezzem, majd ki akarta hívni a rendőröket. Rátettem a kezem a telefonra: nem hívsz te senkit, meghallgatsz minket, mert elmondjuk az embereidnek, hogy mi a helyzet. Majdnem lökdösődésig fajult a dolog. Az állomásfőnök is „nagydarab” volt: vasággal együtt ötven kiló. Kiabálni kezdett velem, én meg csak mondtam a magamét: hidd el, túl tudlak kiabálni. Nem kínált hellyel, úgyhogy kivettem a széket alóla, és leültem. Kijelentettem, hogy márpedig beszélni fogunk az emberekkel. A végén ránk hívta a rendőrséget. Aztán délután elment valahová, este visszajött, de addigra már majdnem mindenki belépett, mivel híre ment a történeteknek. A későbbiek során ő is VDSzSz-tag lett.

1992-ben Ferivel felmentünk a Kerepesi úti VDSzSz-irodába. Ez egy kis lyuk volt az első emeleten, a kultúrterem melletti szobában. Pistának egy letört karfájú széke volt, mindig mondtuk, hogy ez biztos Gelencsér Laci barátunk műve. Nem volt bent elég szék, így Pista a letört karfájú székére mutatott: ülj le, Béla barátom, mindjárt hozok még széket. Mondtam is neki, ha ilyen instabil a VDSzSz elnöki széke, akkor talán valami biztonságosabb helyre kellene ülnöm. Pistával akkor találkoztam először. Volt egy nagy térkép az irodájában, kis zászlók jelezték az alapszervezeteket. Megjegyeztem, hogy elég sok a fehér folt. Erre azt mondta: tegyük róla, Béla, hogy ne legyen annyi.



A székházfoglalás alkalmával a VDSzSz-ben engem kiáltottak ki főmételtynek. Egyesek szerint a Benczúr utcai székházból azért vitték ki az utolsó bútort is, mert nem védtem elég hősiesen a bejáratot. Ez jóval az 1995-ös ÜT-választások után történt. Pista felhívott minket telefonon, hogy el kellene foglalni a VSZ székházban a jogos jussunkat, amihez évek óta nem férünk hozzá. Gaskó Pista vezetésével mintegy tízen átmentünk a VSZ-székházhoz, a portás jobbnak látta, ha nem áll az utunkba. Elfoglaltuk az alsó szintet, ami később a VDSzSz központi irodája lett.

Őrséget szerveztünk, hogy mindig legyen a házban valaki, és ne tudják a VSZ-esek visszafoglalni. A második napon Pistáék elmentek a szomszédos kis boltba kajálni, én meg egyedül maradtam az épületben. Egyszer csak nyílik az ajtó, és bejön egy kis szakállas emberke. Mondom neki, hogy állj már meg barátom, hova mész? Erre azt felelte, hogy ő Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, ez a helyiség pedig az övé. Mondom neki, hogy én meg Cseh Béla vagyok, és a kutyát nem érdekli, hogy te ki vagy, ez a helyiség akkor is a miénk. Elkezdtek befelé nyomulni, én meg nem vagyok egy ijedős gyerek, úgyhogy kiszorítottam őket, és rájuk zártam az ajtót. Telefonon szólni akartam Pistának, de nem volt térerő. Biztos kifigyelték, amikor a többiek kimentek. Egyszer csak látom, hogy két irányból jönnek befelé a VSZ-esek: a bejáraton, ahol mi is bejöttünk, illetve a későbbi elnökségi terem régi kárpitajtáján. Elég abszurd jelenet volt, ahogy Márkus Imre pakolta a székeket, húzigálta a szőnyeget. Én szalonnát ettem, kenyérrel meg vöröshagymával, és volt ott két szék: az egyiket ültem, a másikra rátettem a lábam, de az asztalt is el akarták vinni, amiről falatoltam. Mondom nekik, hogy én borsodi gyerek vagyok, cseszétek meg, és bor-

zasztó nagy galibát tudok csinálni, ha engem kajálás közben zavarnak. Szálljatok le erről az asztalról, meg a székekről. Közben megjött Birka (Bárány Balázs) is, aki Márkus Imre titkárával viaskodott a szőnyegen. Úgyhogy mindössze egy asztalt és a két széket tudtam megmenteni, 5-10 perc alatt az egész szobát kirámolták. Ez a helyiség azóta is a VDSzSz tulajdona, az incidenst követően végre birtokba vehettük jogos jussunkat. Volt ott konfliktus rendszeren, de nem fajult tettelegességgig. Azóta azzal cukkolnak a VDSzSz-ben, hogy nem tudtam megvédeni a berendezést. Pedig én minden tőlem telhetőt megtettem, de kétfrontos háborúra nem voltam felkészülve. Legközelebb jó előre felderítjük a rejtekajtót, és jól beszőgéljük.

A székházügynek voltak utórezgései. Amikor Márkus Imre kormánybiztos lett, és meghívtuk a VDSzSz születésnapjára, Imre barátunk mondott néhány szép gondolatot a VDSzSz-ről. Az különösen tetszett, amikor azt mondta, hogy vannak a VDSzSz soraiban olyan tisztviselők, akik hősiesen küzdöttek a VDSzSz jussáért. Rám nézett, és összemosolyogtunk. Akkor már nem szemben álló felek voltunk, hanem szociális partnerek. Ennyit változott a világ.

A kilencvenes évek derekán mondja nekem Gencsér Laci, hogy hoz egy srácot a Keleti Gépészetéről érdekvédelmi referensnek. A VSZ-től jött át, és a tárgyalásokban fog segíteni. Aztán egy választmányi ülésen mondom a Lacinak: te idehoztad ezt a fiút, ezt a Bárányt. Erre kijavít: nem Bárány, hanem Birka. Mire én: Beszélni se tud rendszeren, mit fogunk ezzel kezdeni? Egy normális monológot nem tud elmondani, ért ez egyáltalán valamihez? Azt mondja a Laci, persze, jó barátom, együtt voltunk katonák. Birka aztán egyszer felhívott engem. Mondom neki, cseszd meg, ne morogj az orrod alatt,

mondd már el rendesen, mi a túró akarsz, mert nem értem. Mire ő a szokásos stílusában válaszolt: Mit nem lehet ezen érteni?! Azóta nemcsak tagtársak, hanem legjobb barátok is vagyunk.

Barna István:

Kelenföldön műszerészként kezdtem vasúti pályafutásomat. 1984-ben kerültem a vasúthoz, és csak úgy vettek fel, ha belépek a Vasutasok Szakszervezetébe. Akkor még teljes gőzzel működött az üzemi négyyszög, ami a Párt, a KISZ, a szakszervezet és a munkáltató képviselőit jelentette. Volt ugyan némi beleszólása a szakszervezetnek is a dolgokba, de komoly kérdésekben sem helyi szinten, sem országosan nem avatkozott közbe.

1985-ben már elég jelentős béremelések voltak, mivel akkor már elszabadult az infláció. A munkavállalói fórumon a blokkmester tájékoztatta a munkavállalókat, hogy mennyi az órabéremelés minimális és maximális értéke. Akkor még nagyon fiatal vasutas voltam. Egy munkásfórumon értékelték a dolgozók kollektív munkáját, és a blokkmester mindenkinek egyesével elmondta, hogy mennyi béremelésben részesül. (A legtöbb 3 Ft 50 fillér volt, az már szép summának számított, ezt azonban a párttagok kapták, illetve azok, akik a Pártban, KISZ-ben valamilyen funkciót töltöttek be. Nem minden esetben a munka alapján osztották el a bérfeljesztésekre szánt összeget. Persze voltak kivételek, mert aki jól dolgozott, az is kapott valamennyi béremelést, bár sosem a maximumot.) Én kaptam a legkevesebbet. A fórumon megkérdeztem a blokk mestert, hogy mennyire van megelégedve a munkámmal. Ő akkor 20-30 ember

jelenlétében nyilvános megdicsért. Mondtam, hogy köszönöm szépen, de jobban örülnék, ha ez a béremelésben is megnyilvánult volna. Egyből a szőnyeg szélére kerültem.

Be kellett mennem az irodájába, mert a fórum előtt kellemetlenül érintette a hozzászólásom, és üvöltve elmondta, hogy amíg ő lesz itt a blokkmester, addig én nem fogok béremelésben kapni, ezt garantálja. Három évig nem is kaptam egy fillér emelést sem. Nagyon igazságtalannak tartottam ezt az eljárást, ezért megkerestem a szakszervezeti vezetőt, aki azt felelte, hogy nem tud segíteni. Akkor ki is léptem a VSZ-ből, bár ez nem ment könnyen, mivel eléggé presszionáltak.

Ez 1985 végén történhetett. Akkoriban még teljes foglalkoztatás volt Magyarországon. Megtehettem, hogy kiléptem, mert ha kirúgtak volna, 1-2 héten belül találtam volna másik munkát. 1987-ben a Dunántúlról Nyíregyházára nősültem, és amikor azonban beadtam az áthelyezési kérelmemet Nyíregyházára, újra vissza kellett lépnem a VSZ-be, mert csak így voltak hajlandóak átvenni engem. Másodszorra 1989-ben, pár nappal a Nyíregyházi Alapszervezet megalakítása előtt léptem ki.

1989 elején Nyíregyházán az utazók körében felmerült egy probléma, amit én jogosnak tartottam. Megbeszéltük a dolgot a Köpködőben, majd javasoltam, hogy vessük fel ezt a vezénylőtisztnek. A várakozó helyiségből egy hosszú folyosó vezetett a vezénylő irodájáig. Mondtam nekik, hogy majd én beszélek, ti csak gyertek velem, mert fontos, hogy támogassatok a jelenlétetekkel, hiszen tényleg nem egyéni problémáról volt szó. Hatan-heten megindultunk a hosszú folyosón. Bekopogtam, és mondtam, hogy Pallai elvtárs, jöttünk, mert problémánk van a vezényléssel, beszéljük meg. Erre ő kinézett a folyosóra, és megkérdezte, hogy miért



beszélék többes számban. Hátranéztem, és nem volt mögöttem senki, útközben elfogytak a támogatóim. De azért elmondtam a problémát. Nem tudtam megoldani, mert egyéni problémaként kezelték. Akkor jöttem rá, hogy így is végig kell menni ezen az úton, mert a többiek igazából velem értettek egyet, csak ezt nem merték felvállalni. Akkor nagyon rosszul esett szembesülni ezzel, de később megértettem a félelmeiket.

Persze, az is hozzátartozik, hogy a keleti ország-részben nagyon nehezen éltek az emberek, és rendkívül fontos volt számukra a munkahely. Nem merték kockáztatni, hogy felvállaljanak egy problémát, mert attól tartottak, hogy esetleg elveszthetik a munkahelyüket. Egy bizonyos határig hajlandóak elmenni az emberek, de egy ponton megtorpannak, mert úgy érzik, hogy ezután már többet vesztenek, mint nyernek. Van azonban olyan helyzet is, amikor már úgy látja a munkavállaló, hogy neki már mindegy, rosszabb már úgysem lehet: az ország keleti részén voltak a legrosszabb munkakörülmények, itt voltak a legalacsonyabbak a bérek.

1989-ben az egyik hajnali szolgálatomra nem jöttem be, mert elaludtam. Anyósomnál laktunk, nála volt telefon is: beszóltam a munkahelyemre, hogy elaludtam, és a következő vonathoz jövök: igazolatlan és társai. Akkor még csak nagyon nehezen lehetett hozzájutni a kollektív szerződéshez, mert az titkos dokumentumnak számított a régi rendszerben, de egy középvezető ismerősöm révén sikerült megszereznem. Gondoltam, belemézek, hogy miként tudnám megvédeni magam, mert mondták, hogy reggel 8-ra jelentkezsek az állomásfőnöknél, és fegyelmet kapok. A KSZ-ben az állt, hogy két éjszakai szolgálat után nem lehet egy harmadikra vezényelni, és nekem ez már sorban a negyedik éjszakai szolgálatom volt. Persze, erről a szabályozásról mindaddig

fogalmam sem volt. Úgyhogy bementem, jelentkeztem a vezénylőnél, mert akkor még félkatonai szervezetnek számított a vasút. És akkor mondja, hogy na, akkor Barna elvtárs, megyünk az állomásfőnökhöz, és fegyelmet kap, mert nem jött be dolgozni. Mondtam neki, hogy semmi gond, de ön is jöjjön velem, mert ön is fegyelmet kap. Miért? – kérdezte meghökkenve. Mondom, majd elmesélem az állomásfőnöknél. Kiszedte belőlem. Ezek után azt mondta, várjam meg, és ezzel elment. Amikor visszajött csak ennyit mondott: Barna elvtárs, jelentkezzen a következő szolgálatára. Nem kaptam semmit. Átnézték a KSZ-t, és látták, hogy ők is hibáztak.

Annak idején hiába volt kollektív szerződés, még a rendszerváltás után is nagyon sok szolgálati vezető megszegte a rendelkezéseit. A KSZ-nek politikai szerepe volt a vasútnál, és nem nagyon tartották be: egy kirakatszerződés volt csupán. Aki felemelte a hangját, azt fenyegetéssel bírták hallgatásra, vagy eltávolították a cégtől.

1988-ban született meg a fiam, és szerettem volna több időt tölteni a családdal. Nem akartam túlórázni. Mondták, hogy nem úgy van az, olvassam csak el a kollektív szerződést. Elolvastam, és kiderült, hogy legfeljebb 80 túlórára kötelezhet a munkáltató a havi kötelező óraszámom felül. Akkoriban már-már munkamegtagadásnak minősült, ha esetleg valaki – hozzám hasonlóan – nem szeretett túlórázni. Úgy gondoltam, hogy nem fizették meg eléggé, de sok munkavállaló és tag másként látta a dolgot: ennyivel is többet vittek haza, jobban tudtak boldogulni az életben, több pénzt kaptak. Ebből aztán a VDSzS-en belül is voltak problémák, több évbe telt, mire sikerült lejjebb szorítani a túlóra mértékét. Óvatosan lehetett csak hozzányúlni ehhez a kérdéshez, amit szereztem a VDSzS nagyon okosan meg is tett.

A VDSzSz megalakulása előtt 2-3 nappal láttam egy plakátot Pallai Ferinél, ő volt Nyíregyházán az utazók vezénylőtisztje. Az állt rajta, hogy szeptember 30-án Budapesten új szakszervezet jön létre. Mondta, hogy Nyíregyházáról rajta kívül hárman is részt vesznek: Szabó Andor, Samu János és Krisztián István. Én is szerettem volna elmenni, de már nem tudtam elcserélni a szolgálatomat, vagy szabadságot kérni.

Kezdetben a VDSzSz-t többségében utazók grüldölték. Az utazók egy része hevesebb vérmérsékletű, bátrabban lépnek. Utánuk csatlakoztak a forgalmi dolgozók, a forgalmisták, a váltókezelők, majd a pft-sek, de közülük volt olyan, aki már a kezdettől fogva VDSzSz-tag volt. 1991-1992 táján jutottunk el a műhelyekbe. Akkoriban még a műhely létszámába tartoztak a kocsi-vizsgálók, ők tömegesen csak később léptek be. Az állomási nappalos dolgozókat volt a legnehezebb beszervezni. Csak akkor tört meg a jég, amikor Nyíregyházán az állomásfőnök és a vezénylők is beléptek a VDSzSz-be. De ez jóval később történt.

A VDSzSz természetesen újdonság volt, de 1988-ban már alakultak a pártok, megszűnt az MSZMP egyeduralma. Úgy tűnt, hogy a szakszervezeten, a vasúton belül is meg fog szűnni a VSZ egyeduralma, de azért még szükség volt egy kis bátorságra is ahhoz, hogy valaki kilépjen a régi szakszervezetből, majd részt vegyen egy új szakszervezet megalapításában, vagy az elsők között csatlakozzon hozzá. Ekkoriban még működött az üzemi négyesög és az addigi egypártrendszerben kialakult kapcsolatok, amit nagyon nehéz volt lebontani helyi szinten is. Ha volt egy problémád, megkerested a helyi szakszervezeti vezetőt, aki sok esetben nem mert fellépni: négyesemközt igazat adott, de nem tudott segíteni, és nem tudta megoldani a problémát. Ez

is okozhatta a régi szakszervezettel szembeni elégedetlenséget. Ezen kívül új problémák jelentkeztek, és ezeket is valahogy kezelni kellett. Sokan egy új szakszervezet megalakításában látták a lehetőséget a problémák megoldására.

A VDSzSz első alapszervezete Nyíregyházán, 1989. október 15-én alakult meg. Az alakulóülést azok hirdették meg, akik Nyíregyházáról részt vettek a VDSzSz budapesti megalakításában. Akkor már benne volt a levegőben, hogy ha összejön az alapszervezet létrehozásához szükséges öt tag, egyúttal alakulóülésre is sor kerül. Huszonöt-harmincan voltunk a teremben, de csak tizenötön töltöttük ki a belépési nyilatkozatot, közülük tízen utazók voltak. Csak ezután lehetett megalakítani az alapszervezetet. A VDSzSz tagkönyvem a 14-es sorszámot viseli: én voltam a 14. VDSzSz-tag Nyíregyházán.

Voltak, akik csak azért jöttek el, hogy megnézzék, létrejön-e a VDSzSz első alapszervezete, másokat inkább a kíváncsiság hajtott, mert látni akarták, hova fejlődik ez a szakszervezet, és voltak olyanok is, akik tevélegesen részt kívántak venni a megalakításában. Gaskó Istvánnal ekkor találkoztam először, és nagyon pozitív benyomást tett rám. Nagyon meggyőzően tudott érvelni, és bár egyedül volt, ennek ellenére a jelenlévő 25-30 emberből 15-öt meggyőzött arról, hogy lépjen be a VDSzSz-be, és alakítsuk meg az alapszervezetet.

A VSZ is képviseltette magát. A VSZ-központban valószínűleg úgy ítélték meg, hogy talán még megakadályozhatják az első alapszervezet létrejöttét, illetve a VDSzSz fejlődését. A VSZ egyik vezetője hevesen érvelt: elmondta, hogy szerinte szükségtelen új szakszervezetet alakítani, nem kell alapszervezetet létrehozni, mert a problémákat meg lehet oldani a Vasutasok Szakszerve-



zetén belül is. Elég kemény vita bontakozott ki Gaskó Pistával, de a jelenlévők közül csak kevesen szóltak hozzá. Volt, aki a VSZ álláspontját erősítette, más inkább az új szakszervezet mellett szállt síkra.

Az alakulóülés után mi tizenöten ott maradtunk, megválasztottuk a tisztségviselőket. Pista nagyon közvetlen és vidám volt, látszott rajta, hogy nagy sikerként értékeli a VDSzSz első alapszervezetének megalakítását. A történeteket – jó vasutashoz illően – egy kocsmában ünnepeltük meg, úgy emlékszem, hogy Pista is ott volt egy ideig, de arra már nem emlékszem, mikor ment el. Lehet, hogy azért nem, mert olyan jól sikerült a kocsmázás, és sok minden kiesett. Azt hiszem, hogy délután 2 órakor kezdődött a fórum, de az biztos, hogy én csak este mentem haza, és mitagadás elég jó hangulatban voltam.

Kezdetben nagy segítség volt, hogy a 15 ember közt voltak olyanok, akik korábban betöltöttek valamilyen tisztséget a másik szakszervezetben, és tudták, hogyan kell egy alapszervezetet működtetni.

Az alapszervezet motorja a négy VDSzSz-alapító – Pallai Ferenc, Samu János, Szabó Andor és Krisztián István – volt, segítségükkel gyorsan tudtunk fejlődni.

Mi úgy láttuk, hogy egyszerűbb kilépni, új szakszervezetet alakítani, és új felfogással nekivágni az érdekvédelemnek. Nagyon sok ellenállásba ütköztünk, nagyon megnehezítették az akkori kilépéseket: csak a VSZ irodában, személyesen lehetett kitölteni a kilépésit, de akkor is még fél órát agitáltak ellene.

Akkor durvultak el a dolgok, amikor megalakult az alapszervezet, és beindult a tagszervezés. Volt olyan, hogy egy-két hét alatt 50-60 embert beszerveztünk, leadtuk a levonási íveket és a VSZ-es kilépési nyilatkozatokat a számvitelre, majd szőrén-szálán eltűntek. Csi-

náltunk róluk másolatot, de azt nem fogadták el. Így ezt a mintegy félszáz munkavállalót újra fel kellett keresni, újból ki kellett tölteniük egy belépési, illetve kilépési nyilatkozatot, és ez sok időt és energiát rabolt el tőlünk. Ilyenekkel is gátolták a VDSzSz tevékenységét még három-négy évvel a megalakulása után is.

Ezeket a csínytevéseket VSZ-tagok, VSZ-tisztségviselők követték el.

Kezdetben a munkáltatóval is nehéz volt kijönni. A munkáltatónál 89-ben, 90-ben, 91-ben sem történt személyi változás, sok helyen pedig még ezután sem. Ők a régi szakszervezeti stílushoz, felfogáshoz voltak hozzászokva, és nagyon szokatlan volt számukra a keményebb fellépés. Ezeket sokszor személyes támadásnak tekintették. A kilencvenes évek elején tárgyaltam egy állomásfőnökkel, akinek utazóként a beosztottja voltam. Négyszemközt megfenyegetett. Elmondtam neki, hogy jelenleg a VDSzSz tisztségviselőjével tárgyal, és nem Barna István vonatvezetővel. Elvörösödött a feje, minden baja volt, újra megfenyegetett. Erre azt válaszoltam, hogy attól kezdve leszek ismét Barna István vonatvezető, amikor kilépek az irodájából, és szolgálatba jelentkezem: ha ebben a minőségemben talál bármi kivetnivalót a munkámban, akkor azt majd megbeszéljük egymással, mint munkaadó és munkavállaló. Ezután fél évig minden egyes szolgálatomban fővizsgálói ellenőrzést kaptam. Elmondhatom, hogy nagyon nehéz ennyi ideig úgy dolgozni, hogy közben egyszer se hibázzon az ember.

A Debreceni Igazgatóságon már a szocializmus idején is működött egy jóléti és szociális bizottság. Megalakulásunk után kezdeményeztük, hogy mi is részt kívánunk venni ezen a fórumon. Az alapszervezet engem delegált.

Nem tudom, mennyiben tekinthető véletlennek, de furcsa módon mindig azokon a napokon ülésezett a bizottság, amikor reggel végeztem, vagy a pihenőidőmet töltöttem: ezzel el is ment egy szabadnapom. Ennek ellenére egészen 1993-ig a bizottság tagja voltam. Itt szembesültem azzal, hogy az állomásfőnökök, igazgatók, vagy a helyetteseik előbb jutottak szolgálati lakáshoz vagy magasabb összegű kamatmentes kölcsönhöz, mint az átlag dolgozók. Sokszor éltem vétőjoggal, hogy a munkahelyi vezetők helyett egy-egy tagunk kapja meg a szolgálati lakást, vagy ő részesüljön több kamatmentes kölcsönben.

Előnyökkel is járt: először itt találkoztam igazgatókkal, osztályvezetőkkel. Tapasztalatlanságom miatt az elején nagyon nehéz dolgom volt. Nyolc hónap alatt beletanultam, és el is fogadtattam magam olyannyira, hogy amikor felvettem egy problémát, rögtön elkezdtek keresni a megoldást.

Általában hétvégéken jártunk tagokat szervezni, mivel akkor nem volt benn az állomásfőnök. Hétfőn jött a főnök, persze, híre ment, hogy ott jártak a VDSzSz tisztségviselői. Lenyomozta, hogy kik léptek be, és még aznap ki is léptette őket a VDSzSz-ből, vissza a VSZ-be. Voltak ilyen harcok, ha az állomásfőnök történetesen tisztségviselő vagy tag volt a VSZ-ben. Aztán persze újra kimentünk, ismét beléptettük az embereket, de egy idő után már a jog eszközével is felléptünk, így másodsorra már nem merte megfenyegetni újdonsült tagjainkat.

A kezdeti időkből a Keletiben voltak a testületi ülések. A Baross tér felől volt a bejárat: csigalépcsőn kellett felmenni az első emeletre. Ott egy nagyon lepukkant helyiség fogadott, valamikor kultúrterem lehetett, mert még színpad is volt benne, de szerintem már évek óta nem használták semmire. Szabályosan ki kellett válogatni

a használható székeket. A VDSzSz is itt alakult meg. A parketta feljött, figyelni kellett, nehogy elessünk: szerintem a létező leglepukkantabb termet kaptuk meg.

Ezek a választmányi ülések 40-50-en biztonságosan voltak, de lehet, hogy még többen is. Sok érdeklődő is eljött, mert már akkor sem zárt ajtók mögött folytak a testületi ülések. Többször elkísért minket is egy-két tagunk, ha épp ráérték, és együtt élvezték az új szervezet pezsgő életét. Jó hangulatú ülések voltak, nagy vitákkal.

Valamivel később viszont úgy éreztem, hogy a választmányi ülések négy-öt ember közt hatalmi harc folyik az elnöki pozícióért. Ez leginkább a testületi ülésekben az egymás ellen folytatott vitákban, érvelésekben nyilvánult meg. A nyíregyházi alapító tagjaink beszámolóiból azt szűrtem le, hogy a háttérben már javában latolgatták, hogy melyikük lenne a legjobb választás a VDSzSz élére.

Eltérően képzeltek el a VDSzSz jövőjét. Volt, aki keményebb fellépést szeretett volna, annak ellenére, hogy szerintem 1989-ben még nem voltak meg az ehhez szükséges feltételek. Nem volt országos lefedettségünk, ami egy sztrájkhoz elengedhetetlen. Voltak olyanok, akik szerintem alkalmatlanok voltak a szakszervezet vezetésére, de ezt a kérdést szerintem az élet meg is oldotta, amikor Pista lett az elnök. Ő volt a legjobb választás, mert kompromisszumot tudott kötni, nagyon jól érvelt, meg tudta győzni az embereket. A többiek szerintem nagyon heves vérmérsékletűek voltak, már-már szélsőségesek is akadtak köztük. Nem biztos, hogy szerencsés dolog lett volna, ha mást választanak meg helyette.

Eleinte mindenféle emberek beléptek a VDSzSz-be, aki valami újat, jobbat akart csinálni. Persze, a VDSzSz-ben is akadtak karrieristák, akik a VSZ-ben nem



tudtak, vagy nem akartak érvényesülni, és nálunk kerestek lehetőséget a kibontakozásra. Ez az alapszervezetünkben is létező jelenség volt: pár emberről utólag derült ki, hogy nem szívvel-lélekkel, nem meggyőződésből tették a dolgukat. Mások bozótharcosok voltak.

Püspökladányban a forgalomnál dolgozott egy „bozótharcos” tisztségviselőnk, az eset 1990-ben vagy 1991-ben történhetett. Amikor felmerült egy probléma, bement az állomásfőnök irodájába, de nem sikerült megbeszélni a dolgot. A tisztségviselőnk indulatba jött: fogta az íróasztalt, és szó szerint ráborította az állomásfőnökre. Ezután meg is szűnt ez az alapszervezet, és több évnek el kellett telnie, mire ismét be tudtunk törni oda. A történetek ugyanis nagyon megtépták a hírnevünket – ha egyáltalán akkoriban lehetett még ilyesmiről beszélni. Nagyon negatívan álltak hozzánk a helyi munkavállalók: ez már szélsőséges viselkedés volt, és sokakban keltett visszatetszést. Ezek az emberek egy idő után kikoptak az alapszervezetből, és pár év alatt az egész VDSzSz megtisztult.

Persze akadtak olyanok is, akik inkább várakozó álláspontra helyezkedtek. Egyesek a régi szakszervezethez kötődtek, és úgy látták, hogy meg lehetne újítani a VSZ-t. Nekik több év kellett, mire rájöttek, hogy ez nem megy, és csak akkor léptek ki a Vasutasok Szakszervezetéből. Menni kellett, beszélni kellett az emberekkel, mert az újat kevesen fogadják el feltétel nélkül. Eredményeket kellett letenni az asztalra, meg kellett oldani munkahelyi problémákat, hogy érezzék: ez a szakszervezet tényleg jobban működik. Harcosabb fellépésre is szükség volt. Annak idején az emberek számára nagyon szimpatikus volt, ha egy munkavállalói fórumon a VDSzSz tisztségviselője keményebben fogalmazott, kritikusabb volt vagy netán vitázott a főnökkel: ilyenkor sokan be is léptek.

Ehhez azonban olyan tagok és tisztségviselők kellettek, akik ezt fel merték vállalni. 1989-90-ben még nem lehetett tudni, hogy befejeződik-e a rendszerváltás, vagy visszarendeződik minden a régibe. Bátornak kellett lenni. Féléssel a Nyíregyházi Alapszervezet megalakulása után már 250-300 tagunk volt, de Vásárosnaményból, Mátészalkáról, Baktalórántházáról, Hortobágyról és Kabáról is léptek be emberek. Az alapszabály értelmében öt tag kellett egy alapszervezet alakításához. Azokon a szolgálati helyeken, ahol ennél kevesebben voltak, automatikusan a Nyíregyházi Alapszervezetbe léptek be, így gyorsan gyarapodott az alapszervezet taglétszáma.

Az is nagyon vonzónak számított a VDSzSz-ben, hogy az alapszabályunk liberális szellemiségű volt, és sok jogosítványt adott az alapszervezetek kezébe: helyi szinten önállóan tevékenykedhettek, önálló jogi személyiségek volt, adószámmal és bankszámlával. A bruttó kereset 1%-a volt a tagdíj, de ebből 70% visszakerült az alapszervezetekhez. A tagságnak nagyon tetszett, hogy beleláttak a költségvetésbe: mire adnak ki pénzt, mennyi jön be, stb. Ez a nyíltság nagyon szimpatikussá tette a VDSzSz-t a munkavállalók szemében, és sokan ezért is léptek be hozzánk.

1992-ben már létrejött a területi szervezet, és Biacs Béla lett a területi vezető. Megkért, hogy dolgozzak mellette. Igazából a helyettese voltam, bár akkor még hivatalosan nem létezett ilyen pozíció. Ha valamiért nem ért rá, én mentem el az egyeztetésekre, állomásfőnökökkel, osztályvezetőkkel tárgyaltam. Emiatt aztán tudom, hogy helyi szinten milyen problémák voltak. Akkoriban olyan rossz volt az utazók nyilvántartása, hogy például 10, 12, 14 órás szolgálatok szolgálati lapjai tűntek el. Jött a munkavállaló: 280 óra helyett csak 260 órát számoltak el részére. Mi pedig mentünk, és intéztük a

dolgot. Volt, amikor előkerült a szolgálati lap, volt, amikor nem. Mivel más bizonylatokon nyoma maradt a munkájának, sikerült elérni, hogy a munkáltató kifizesse a különbözetet. Olyan is előfordult, hogy nem számolták el a kötelező 80 túlóra egy részét.

A VDSzSz 1991-ben kezdeményezte az egységes bértarifa-rendszer bevezetését, amit aztán 1992-ben be is vezettek: ezen rengeteget dolgozott a VDSzSz, és mikor elértük, akkor a keleti országokban, Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében ez 50, 70, 80 vagy akár 100%-os béremelést is jelentett a vasutasoknak. Ez a térség ennyire le volt maradva a budapesti, dunántúli bérekhez képest, és ez is elégedetlenséget szült: ezért is léptek be az emberek gyorsabban.

Az ilyen problémák megoldását várták az új szakszervezettől.

Gaskó Istvánnak nagy szerepe volt a bértarifa-rendszer létrejöttében. Többek között ő hangolta össze a különböző szakmacsoportok érveit, hiszen mindenki a legjobb kategóriába szeretett volna tartozni. A VDSzSz választmányi ülésein főleg a bértarifarendszer kialakításával kapcsolatban alakultak ki nagy viták, mert a szakmák képviselői – az utazók, a kocsivizsgálók, a forgalmisták – akkor már érezték, hogy a bértarifában elfoglalt helyük határozza majd meg a személyi alaprüket. Emlékszem, a szegedi területről egy nagy bajszú, középkorú kocsivizsgáló – Jáger Józsefnek hívták – nagyon jól érvelt a kocsivizsgálók mellett, és el tudta érni, hogy a munkakörüket a mozdonyvezetőkkel azonos szintre sorolják be. Akkoriban még az utazók körében nem voltak ilyen meghatározó egyéniségek, akik ennyire képviselni tudták volna a szakmájuk érdekeit. Ez a helyzet csak két-három év elteltével változott meg, amikor

létrehoztam a Forgalmi Utazók Szervezetét a VDSzSz-ben.

A budapesti kiemelt állomásokon és a Dunántúlon sok helyen évekig csak minimális bérfeljesztések voltak, amíg az ország keleti részében fel nem zárkóztatták a béreket. Szabolcs-Szatmár-Bereg és Hajdú-Bihar megyében a bértarifa bevezetése akár 50-100%-os béremelést is jelentett. Természetesen, ez nagyon nagy népszerűséget hozott a VDSzSz számára, tömegesen léptek be az emberek.

Az 1993-as üzemi tanács-választás után valamennyire javult a helyzet. Ez a területen és országos viszonylatban is érzékelhető volt. Igazából ez volt szakszervezetünk számára az első komoly megméréstetés – leszámítva persze a taglétszámot, mert az mindig mérvadó egy szervezet szempontjából. Ettől kezdve a munkáltató sokkal inkább elfogadta a VDSzSz-t tárgyalópartnernek.

Tóth Tiborné (Magdika):

1 991-ben léptem be a VDSzSz-be. Eleinte adminisztratív teendőkkel foglalkoztam, a könyveléssel, a levelezéssel. A debreceni igazgatóság épületében egy nagyon kis földszinti helyiségben kaptunk egy irodát. Egy nagyon nehézkes Commodore számítógépünk volt, nagyon-nagyon nehézkes volt, de nem volt mit tenni: szerettük volna, ha minél szélesebb körben megismerik a vasutasok a tevékenységünket. Akkoriban nagyon nagy jelentősége volt a faliújságnak, mert nem sok lehetőség kínálkozott: nem volt internet vagy sms. Úgyhogy stencileztünk, lehetőség szerint igyekeztük a nyomdát is



igénybe venni a sokszorosítás miatt. Nagy harc árán lehetett bejutni a munkahelyekre, hogy a szórólapokat egyáltalán el tudjuk juttatni a munkavállalókhoz.

Valamikor ilyen lehetett illegálisan tevékenykedni. Úgy éreztem, szándékosan csak az igazgatóságon kaphattunk irodát, hogy mindig szem előtt legyünk. Teljesen elszigetelték minket az emberektől, ennek ellenére megpróbáltunk minél szélesebb körben eljutni a munkavállalókhoz. De aztán már minket is megkerestek azok a dolgozók, akiket érdekelt a szakszervezet. Idővel ki tudtuk harcolni, hogy a debreceni állomáson kapjunk egy irodát, ahol már volt telefonunk – korábban még az sem volt. Ezen az új helyen több lehetőségünk nyílt arra, hogy találkozzunk a dolgozókkal.

Tagokat csak személyesen lehetett toborozni. El kellett menni a munkahelyekre. Amikor először benyitottunk egy szolgálati helyre, általában dermedtő csend fogadott. Sehol sem Messiásként fogadtak minket, aki majd megoldja minden problémájukat. Egyszer a MÁV rendelőben vártam egy vizsgálatra, és feltűnt, hogy a labor előtt legalább négy személypénztáros lány üldögél. Megkérdeztem, hogy mi bajuk, és kiderült: olyan huzatos a személypénztár, és olyan rosszak a munkakörülményeik, hogy mindenki megbetegszik, mert huzatot kapnak, felfáznak. Eleinte inkább ilyen ügyeink voltak, ezek megoldásával vívtunk fokozatosan egyre több elismerést a dolgozók körében.

Volt olyan, hogy reggel 6 órakor fellopakodtam a PFT-esek buszára – ezzel vitték ki őket a pályára dolgozni. Egyszerűen belopakodtam közéjük, még a munkavezetőjük sem tudta, hogy ott vagyok. Aztán persze feltűnt, de volt annyi lehetőségem, hogy elmondjam, miket tudtunk elérni más munkahelyeken. A fülükbe tettem a bogarat: gondolják át, mert nem kell mindent el-

viselniük. A nap végén tizenheten jöttek fel az irodánkra, mindannyian beléptek. A buszon ugyanis nem mertem kiosztani a belépésit, nehogy megtalálják náluk, és problémájuk legyen belőle.

Szerintem az utazók fantasztikus emberek, őket nem nagyon kellett győzködni. Ezt a kollektív szerződés vívmányain is látni lehet: az utazóknál, a gépészeknél, a forgalomnál nagyon sok mindent el tudtunk érni, mivel ők jobban kiálltak a saját érdekükben: maguktól léptek be a VDSzSz-be is. Hamar felismerték, hogy szükségük van ránk.

Persze, köztük is akadtak nézeteltérések. Egyesek nem bánták a 12 óránál hosszabb szolgálatokat, mert így egyhuzamban több szabadidejük maradt. Őket nagyon nehéz volt meggyőzni arról, hogy ne dolgozzanak 12 óránál többet, mert az létszámleépítéshez vezet, másrészt ilyen tempótól teljesen elhasználódik a szervezet. Ezt sokakkal elég nehezen lehetett csak megértetni.

Kovács Géza:

Én is szakszervezeti tagként kezdtem a vasúti pályafutásomat a Szegedi Távközlési és Biztosító-berendezési főnökséghez tartozó Kiskunhalason.

A szakszervezet akkoriban úgy működött, hogy a kis műhelyekben lévő tagok alkottak egy szakszervezeti egységet, ezeket a bizalmik vezették. A bizalmikból állt össze a bizalmi testület, ami sok kis szervezeti egység küldöttjét jelentette. Ez a bizalmi testület választotta meg a szakszervezet végrehajtó szervét, a szakszervezeti bizottságot, ami tizenvalahány főből állt.



Ezekre a szakszervezeti bizalmi gyűlésekre eljött az aktuális titkár, elbeszélgettünk arról, hogy mi zajlik a világban. A tanácskozásokon fiatalemberként én párszor elmondtam a véleményem, és néha föl is kavartam az indulatokat. Az első ilyen eset akkor történt, amikor még létezett az ún. teljesítménypénz. Ez azt jelentette, hogy minden hónapban az adott szervezeti egységnek – mondjuk szakasznak – kiadtak egy meghatározott összeget, amit teljesítményarányosan el kellett osztani a kollegák között. Az elosztásról az üzemi négyszög – a munkáltató, a szakszervezet, a párttitkár és a KISZ – határozott. Ennek helyi szinten is így kellett volna működnie, de a gyakorlatban a főnök egymaga döntött: a szakszervezeti bizalminak juttatta a legnagyobb összeget, ettől kezdve az mindent aláírt.

Későbbi bizalmi leveltem, bekerültem a bizalmi testületbe, majd elég hamar, 1984 táján a Szakszervezeti Bizottság tagja lettem. Bejárógattunk Szegedre, az SZB üléseire, ahol körülbelül tízen voltunk: hárman elmondták a véleményüket, a többiek meg nagyokat hallgattak.

Sokszor hoztuk kellemetlen helyzetbe a szakszervezeti titkárt, aki kiskirály módjára képviselte a szakszervezeti tagokat, így minket is: mindig utólag értesültünk a döntéseiről. Ezzel számtalanszor felbosszantott minket. Így teltek-múltak az évek, és eljött a rendszerváltás. Én már fiatalemberként is foglalkoztam a politikával, a közélettel, a Szabad Európát, Amerika Hangját, a francia rádió magyar nyelvű adását hallgattam. Természetesen, érdeklődéssel figyeltem a rendszerváltás eseményeit. Akkoriban létrejött egy országos sajtószolgálat, ami abban az időben a rendszerváltással kapcsolatos politikai történéseket közvetítette. Egyik nyáron olvasom, hogy vasutas kollegák szakszervezetet szeretnének alapítani. A szervezkedés hírére hozta az országos sajtó-

szolgálat. Abban az időben még nem volt mobiltelefon, de még vezetékes sem: nagy nehezen fölvettem a kapcsolatot a szervezővel, beszélgettünk egy jót.

Egyszer csak megjelent a sajtóban, hogy megalakult a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete Budapesten, valamiért nem szólt nekem ez a srác. Az élet ment tovább, időnként felhívtam őket, közben a munkahelyünkön is egyre nagyobb lett az elégedetlenség a szakszervezeti titkárral szemben.

Valamikor ősszel, a VDSzSz megalakulása után ultimátumot adtam a titkárnak: ha még egyszer olyat tesz, amiről szakszervezeti bizottsági tagként nem fogok tudni, akkor megalakítom a VDSzSz-t a főnökségen.

Rövidesen el is jött ez a pillanat: 1989. december utolsó napjaiban tudomásomra jutott, hogy óriási pénzeket nyomott ki a MÁV. Egész este izzottak a telefonvonalak, és kiderült, hogy december 31-én még az esti órákban is jöttek-mentek a pénzek. Január elején fölhívtam az SzB-titkárt, és bejelentettem: ezzel kettőnk kapcsolatának vége, mert megalakítom a VDSzSz helyi szervezetét.

1990. január 20-án Kiskunhalason, a MÁV székházban gyűltünk össze az alakulóülésre. Szombat délelőtt volt. Meghívtam az akkori szolgálati főnökünket, aki Prókai László vezető mérnököt küldte el maga helyett. Olyan tízegynéhányan lehettünk. Megbeszéltem ezzel a pesti sráccal, hogy ő is lejön, és az alakulóülésen képviseli a VDSzSz-t. A pesti vonatnál vártam rájuk. A vonat megérkezett, de csak nem szállt le róla senki. Egyszer csak szalad az egyik kollegám a 300 méterre lévő MÁV-székházból: gyere, mert megjöttek. Odamegyek, és látom, hogy ketten vannak: az épület előtt egy ezerötös, kék színű kocka Lada állt, Magyar Szociáldemokrata Párt felirattal. Bemutatkoztunk egymásnak, Gaskó Istvánnal.



Aznap, a VDSzSz kiskunhalasi alapszervezetének megalakításakor találkoztam Pistával először. Megalakulásunkkal természetesen egy nagy követ dobtunk az állóvízbe: megzavartuk a megszokott viszonyokat, és emiatt a lehető legnagyobb ellenszenv nyilvánult meg irányunkban.

A '89 előtti világ lazább volt. Ha munkaidő alatt történetesen megszomjajtottunk, elmentünk egy sörre, ebből soha nem volt semmiféle probléma, a főnökök is tudták, kinek mennyi a teherbíró képessége. Ez a forgalomra és az egész hálózatra is igaz volt. A rendszerváltást követően azonban keresték az alkalmat, hogyan tudnának borsot törni az ember orra alá, vagy fogást találni rajta. Rendszeres ellenőrzéseket kaptunk: éjjel 2 órakor kirajzottak Szegedről kijöttek, vagy épp szombaton, vasárnap ellenőrizték az embert, szondáztatták, beszámoltatták a munkájáról. Ez kicsinyes emberi bosszú volt. Persze, megértem, mert azért sokan elég jelentős pozíciókból estek ki a rendszerváltás „áldozataiként”. El lehet képzelni, hogy egy hatezres létszámú igazgatóság párttitkára milyen anyagi körülmények között élt.

A bosszú munkált bennük, de a rendszerváltás már visszafordíthatatlan volt. Ezután meg kellett alapozni a szakszervezetünk hírnevét: rá kellett venni a munkáltatót a Munka Törvénykönyve betartására.

Emlékszem, volt egy tenyérnyi méretű Munka Törvénykönyve, azt bújtuk ötletekért, emellett pedig független jogászok segítségét is kértük. Akkoriban fogalmazódott meg bennem az a gondolat, hogy akaratára ellenére senkit nem lehet boldoggá tenni. Hiába akartuk mi a munkáltatónak elmondani, hogy mi a munkavállalók érdeke, a VSZ mindig ellenünk szavazott. Ilyenkor a munkáltató kedélyesen széttárta a kezét: egyezzenek meg, én meg majd aláírom alá, amit maguk

elfogadnak. Tehát nem is igazán a munkáltatóval voltak problémáink, hanem a Vasutasok Szakszervezetével. Soha nem felejttem el, amikor egyszer a tárgyalóban ültünk: a munkáltató az asztalfőn foglalt helyet, mi balra ültünk, jobbra pedig a VSZ-esek. Volt köztük egy értelmes, fiatal srác, akivel jóban voltunk. Egyszer csak kitört belőle a düh: „Ilyen hülyék nem lehettek!” Ezt a mellette ülő VSZ-eseknek címezte. „Nem értitek, mit akarnak a Gézáék?”

Az első kongresszusra a Keleti pályaudvar kultúrtermében került sor. Sokan összejöttünk, megszavaztuk, hogy Gaskó Pista legyen a levezető elnök, csapongtak a gondolatok. Egyszer csak belépett Őry Csaba egy csodálatos kreol, fiatal lány és egy férfi társaságában: a portugál szakszervezetet képviselték. Attól kezdve Pista helyett mi lényegesen többet néztük a teremnek azt a sarkát, amelyikben Őry Csaba ült kísérőivel. A kongresszus végén Galántai Feri, a VDSzSz frissen megválasztott első elnöke – menetirányító volt Szegeden – elkíserte őket egy repi ebédre. Vértett a szívünk, amiért mi nem tarthattunk velük.

A választmányi üléseken általában kötetlen volt a hangulat, de a debreceniek mindig külön utakon jártak – és ez már lassan 25 éve így megy. Samu Jani feljött a csapatával, és ha addig három különböző vélemény fogalmazódott meg a választmányon, biztosra vehettük, hogy a debreceniek rögvést előrukkolnak egy negyedikkel. Ők más szemszögből látták a világot. Nagy viták voltak, de azért csak haladt előre is a szakszervezet. Sokszor megesett, hogy azt mondtam magamnak: bolond vagyok, ha még egyszer felmegyek ebbe a gyülekezésbe, akkor bolond vagyok.

Az volt a baj, hogy a sok jószándékú ember nem tudta, hogy mit is kellene csinálni. Azóta rájöttem, hogy

bizonyos alapismeretek nélkülözhetetlenek, bármihez is akar kezdeni az ember.

Soha nem felejttem el, egyszer felhívtam a Pistát valamikor 1990-ben, és megkérdeztem tőle: most minőségre menjünk vagy mennyiségre? Mert abban az időben ez is kérdéses volt: sokan legyünk, vagy inkább kevesebben, viszont elkötelezettek. Ekkoriban az emberek többsége kétkulacsos volt, ide is húzott, meg oda is. Pista erre azt mondta: Gézám, persze, hogy a mennyiség számít. Ha a Csárádi be akarna lépni, azt is beléptetném. Csárádi volt a MÁV vezérigazgatója.

A kezdeti időkben a Keleti pályaudvar nagytermében tanácskoztunk, szombatonként mindig oda járogattunk. Akkor még nem volt munkaidő-kedvezmény: reggel fölmentem Pestre, este leszálltam a vonatról, és mentem a munkahelyemre dolgozni. Ez persze az összes VDSzSz-es tisztségviselő esetében így történt. A tanácskozásról beestünk a forgalmi irodába, a műhelybe, vagy a PFT-készletbe.

A kiskunhalasi PFT-s alapszervezetnek a haverom lett a vezető ügyvivője, rátermett, sváb csávó volt. Akkoriban a kiskunhalasi PFT Kunszentmiklóstól egészen Bajáig tartott. Egyszer kiment Bácsalmásra, és átléptetett mindenkit a VDSzSz-be, lehettek olyan harmincan. Volt nagy öröm. Három nap múlva mocskosul káromkodik, és mondja nekem, hogy mindet visszaléptették a VSZ-be. Három nap múlva megint nekigyürkőzött, ismét beléptette az egész szakaszt a VDSzSz-be. És ez így ment hosszú időn át: az emberek egyik szakszervezetből a másikba ugráltak.

Idővel kiskunhalasi alapszervezetünknek irodára, faxra, telefonra lett volna szüksége. Levelet írtam az akkori főnöknek. Jött is a nagyhangú válasz: nincs. Egyszer aztán Szegeden voltunk egy üzemi megbeszélésen, ott

volt a VSZ, a VDSzSz, a munkáltató részéről pedig Kiss Károly osztályvezető. Mondom neki: Kiss úr, nem igaz, hogy Kiskunhalason nincs egy iroda a számunkra, és nem lehet senkit egy kicsivel arrébb tenni, hogy mi is elérjünk. Erre odakérte magához a helyi főnököt: Kovács úr azt mondja, hogy egy irodára van szükségük. Légy szíves, jövő héten intézd el, hogy megkapják, máskülönben én keresek nekik egyet. Pár nap múlva már volt irodánk. Akkoriban így működött a világ. Az osztályvezetők, főigazgatók messze voltak a hétköznapiak rögzítésétől. Ők tényleg úgy látták el a feladataikat, ahogy kellett, és nem érzelmi alapon.

1992-ben vezették be a MÁV-nál a bértarifát. Képzeljünk el egy táblázatot, ahol vízszintesen a szolgálati időt, a függőleges oszlopokban pedig a munkaköröket tüntetjük fel kezdve a kevésbé kvalifikáltakon egészen a főosztályvezetőig. A munkavállalók három évenként léptek „egy sorral lejjebb”. Természetesen, mindig a bérfejlesztésnél volt probléma: a VDSzSz 40% emelést követelt, mert a vasutasok bére ennyivel az országos átlag mögött kullogott. Annyiban viszont mindenképp javult a helyzet, hogy a bértarifa rendezettebb viszonyokat teremtett: 1990 előtt ugyanis a bérfejlesztés pofára ment. A rendszerváltás előtt a bérfejlesztések után pár hónapig mindig viták voltak a szakaszokon, egyesek fanyalogtak, nem álltak szóba egymással. A bértarifa bevezetése után viszont azon ment a vita, hogy az adott munkakört helyesen sorolták-e be. Ennek ellenére kiszámítható volt, és megszűntek a több hónapos duzzogások. A 90-es évek elején a bértarifarendszer áldásos dolog volt azzal a hiányossággal, hogy az elvégzett munka minőségét nem tudta elismerni.



Balla György:

Mindig is szerettem a vasutat, bár eredetileg nem vasutasnak készültem. Jól éreztem magam Sopronban, ahol oktatótisztt voltam. Kisebb-nagyobb összetűzéseim voltak a felsőbb vezetéssel, mert különböző biztonsági és politikai okokból néha olyan dolgokat kellett volna oktatni – főleg az Ausztriába járó személyzet részére –, ami az utasításokkal ellentétes volt. Én erre nem voltam hajlandó, ezért meg is kaptam a magamét.

A nyolcvanas években például a kilépő tehervonatok esetében – így hívtuk az Ausztriába tartó szerelvényeket – előírták, hogy 40 km/h-nál lassabban nem haladhatnak ki az állomásról az országhatár irányába, nehogy valaki felugorjon rájuk. Viszont az állomás és az országhatár között – még a város területén – három útátjáró is volt, meg egy fedezőjelző – a vasutasoknak nem kell bemutatni, hogy ezekkel mennyi baj lehet. Ez az előírás szöges ellentétben állt az utasítással: az F2-es értelmében ugyanis legfeljebb 15 km/h-val lehetett csak kijárni, hogy az esetleges akadályok – vagy az útátjáró nem működő fedezőjelzője – előtt meg lehessen állni. Így aztán a parancskönyvben például megjelent, hogy nem kell figyelembe venni az F2 utasítás vonatkozó szabályait, és garantálni kell a 40 km/h sebességet. Én meg az oktatáson azt mondtam az embereknek, hogy írják csak alá a parancskönyvet, mert ez kötelező, de ne tartásák be az abban foglaltakat: ha ugyanis abban az útátjáróban történik valami baleset, a bíróság az F2-est veszi elő, a parancskönyvi rendeletnek meg nyoma veszik. Ez a gyakorlat ismert a vasúton. Intelmeim megfelelő csatornák közvetítésével természetesen eljutottak a felső ve-

zetéshez is, és nem lettem túl népszerű. Nem büntettek meg, mert azt azért mégsem lehetett, de nem mehettem arra az osztrák vonalra, amire az embereket én képeztem ki – hiába voltam osztrák vonali oktató. Azt mondta az akkori osztályvezető, hogy nem szükséges, megy ez így is.

Amikor a GySEV-hez kerültem, mindenkinek szakszervezeti tagnak kellett lennie, ezenkívül a MÁV-ÁBE biztosítóba is be kellett lépni: enélkül fel sem vettek a vállalathoz. A munkavállalók nem voltak túlzottan elégedettek a VSZ-szel, mivel a szakszervezet csak a MÁV-os ügyekkel foglalkozott, a GySEV-es problémákkal abszolút nem. Biztos tudták az okát, de errefelé az emberek nem értették ezt a hozzáállást, ahogy én sem. Így aztán a nyolcvanas évek derekától kezdve szakszervezeti szempontból szerettek volna önállósodni.

Érezhető volt az elégedetlenség. Persze, ettől még nem sok minden változott – hacsak azt nem tekintjük változásnak, hogy a VSZ GySEV-es vezetője egyszer csak a MÁV-nál lett VSZ-elnök. A helyére olyanok kerültek, akik a korábbi szokásoknak megfelelően a karrierjük egyik fontos lépésőjének tekintették ezt a posztot, hogy aztán a vállalati hierarchiában feljebb léphessenek.

A VDSzSz-ről 1990. második felében hallottam először a vonatvezető kollégák és a vonatkísérők jóvoltából. Ők mesélték nekem, hogy milyen fejlemények vannak a MÁV-nál. Morauszki Sanyi barátunk mondta, hogy itt is kéne valami hasonlót csinálni, igény is lenne rá, csak valakinek fel kellene ezt vállalnia. Sanyit biztattam, ő viszont arra gondolt, hogy jobb lenne, ha én vállalnám el, mert ő nem érezte magát kellően erősnek ehhez. Aztán a vonatkísérőkkel belevágtunk a szakszervezetbe.

Persze, semmi rutinunk nem volt, abszolút auto-didakta módon fogtunk hozzá. Érdeklődtünk a GySEV-es osztrák kollégáknál, de rájuk nem igazán számíthattunk, mivel nagyon jó kapcsolatuk volt a VSZ-szel. Aztán megkaptam Gaskó Pista telefonszámát, és felhívtam: el kellene jönni Sopronba, mert nekiálltunk egy szakszervezetet csinálni. Kértük, hogy legyen a segítségünkre.

1991 februárjában került sor az alakuló ülésünkre, ahova Pistát Máthéné dr. Bertók Judit jogtanácsos is elkísérte, hogy az alakulás jogi szempontból rendben történjen. Ezzel megszületett a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete GySEV Szervezete: huszonötön alapítottuk. Ettől kezdve rendszeres segítséget kaptunk Budapestről, Udvardi Péter sokszor járt nálunk, de jó párszor megfordult Sopronban dr. Juhász Jóska is.

Persze, én is jártam a VDSzSz Kerepesi úti központjában. Abszolút lelakott irodák voltak ezek, szedett-vedett bútorzattal, nulla infrastruktúrával. Akkor vettük az első számítógépeket, és az irodákban próbáltunk valamiféle rendszert kialakítani. Gaskó Pistának lett elsőként mobiltelefonja. Mindig ezen röhögtünk. Ez egy öt kilós, nagy durung készülék volt, azt hurcolta állandóan magával, a keze már majdnem a padlóig ért, mert egész álló nap azzal futkosott. A telefon persze egyfolytában lemerült, mindig tölteni kellett. Ez ma már elképzelhetetlen. De szép idők voltak, az emberek tele voltak tettvággyal és illúziókkal. Aztán mindkettő megcsappant. Rengeteg fölösleges vitánk volt akkoriban, elsősorban apróságok miatt. Ez a nehéz anyagi helyzetből is adódott. A szakszervezetnek semmire sem volt pénze, és ha mégis meg kellett venni valamit pár forintból, arról közösen döntöttünk. Órákat el tudtunk veszekedni olyan bagatell dolgokon, hogy kell-e például tíz tekercs WC-

papírt venni. A nehéz anyagi körülményeken kívül ez talán a korábbi rossz tapasztalatokból is adódott. Mindenki folyton arra gyanakodott, hogy a másik meg akarja vezetni, hiszen ez mindennapos volt a VSZ részéről.

De a GySEV-nél sem volt könnyű a kezdet. Először is nem volt irodánk. Egyszerűen tudomást sem akartak venni a létezésünkről, és fittyet hánytak arra, hogy a szakszervezeti jogok ránk épp úgy vonatkoznak, mint a többi szakszervezetre. Az érdekegyeztetésből kihagytak minket. Sosem felejttem el, amikor megállapodtak a GySEV-nél a bértábla bevezetéséről. A munkáltató és a VSZ képviselői aláírták, és be akarták vezetni. Ez volt az első nagy dobásunk. Kihirdették a bértáblát. Még jogtanácsos édesapámmal is beszéltem erről, és elmondtam, mi történt. Azt felelte, hogy ilyet nem lehet csinálni, mert minden bejegyzett szakszervezetnek részt kell venni az egyeztetéseken. Ráadásul, a szakszervezeteknek kvázi vétójoga volt. Nekünk sem kellett több, megvétóztuk a bértábla bevezetését, és javasoltuk, hogy a munkáltató velünk is kezdje meg a bértarifa-tárgyalásokat. Másikülönben nem lehet bevezetni, és ha mégis megpróbálnák, bírósághoz fordulunk. Ezen aztán marhára meglepődött mindenki.

Egy-két ponton még sikerült is finomítani a tervezeten. Az eredeti változatban például az szerepelt, hogy a vezetőknek megmarad a prémium, tehát a bértábla ellenére továbbra is nyakló nélkül kapták volna a pénzt, így őket nem nagyon érdekelte a besorolásuk. Ennek hátrált kellett szabni. Azon kívül, hogy sikerült a vasutasok besorolási kategória-minimumát feljebb tornászni, azt is belevettük a bérmegállapodásba, hogy a bértarifa bevezetésével megszűnik az összes prémiumjellegű kifizetés a vállalatnál.



A VDSZSZ-GySEV Szervezetét huszonöten alakítottuk meg, de 1991 végére már 250-en voltunk. Ez nagy szó volt. A VSZ persze látta, hogy nem jó irányba mennek a dolgok, így megalapították a GySEV Dolgozók Szakszervezetét, amit gyakorlatilag a VSZ irányított a háttérből. Így akarták kifogni a szelet a vitorlánkból. Átmenetileg sikerült is. Ez nem azt jelentette, hogy ettől kezdve senki nem lépett be hozzánk, csak a korábinál lassabban bővült a létszámunk. Ennek a munkáltató mérhetetlenül örült, hiszen a GySEV Dolgozók Szakszervezete azért mégiscsak lényegesen kedvesebb volt számára.

Aztán a GySEV Dolgozók Szakszervezetének elnökéből belső ellenőrzési osztályvezető lett. Új vezetőséget választottak, és ők már másképp viszonyultak a dolgokhoz. A két szakszervezet abban a pillanatban közeledni kezdett egymás felé: először csak egy együttműködési megállapodást kötöttünk, ami aztán egyesülésbe torkollott. Többek között a közelgő 1993-as első üzemi tanács-választások is kikényszerítették, hogy ne egymás ellen, egymást gyöngítve induljunk, hanem együtt.

1993 februárjában került sor az egyesülési gyűlésre. Név szerint, egyesével megszavaztattuk a tagságunkat: egy kérdőívet kellett kitölteniük. Az emberek többsége támogatta a fúzió gondolatát; mindössze tizenegy tagot veszítettünk. Mintegy 290-en lehettünk akkoriban. Az egyesülés után az első üzemi tanács-választásokat fölényesen megnyertük. A felkészülésben, a képzésekben sokat segített a Friedrich Ebert Alapítvány.

Akkoriban körülbelül kétezren dolgozhattak a GySEV-nél. Dr. Berényi János, a vállalat vezérigazgatója nagyon agilis ember volt: mindenről tudni akart, és min-

denről ő akart dönteni. Gazdasági téren, a vállalattal kapcsolatos ügyekben általában jó döntéseket hozott, de ez nem feltétlen volt igaz az embereket érintő lépéseire. És legkevésbé sem hiányzott neki egy akadémikusodó szakszervezet.

Amikor megnyertük az első ÜT-választásokat, felhívott a vezérigazgató, gratulált, és azt mondta, hogy ettől kezdve számára nem kérdés, melyik szakszervezet képviseli igazán a munkavállalókat. És ígéretet tett rá, hogy korrekt együttműködés lesz köztünk.

A GySEV vezetése nagyrészt a régi káderekből állt, és abszolút rugalmatlanok voltak. Félték önálló döntéseket hozni, hiszen régen ez nem volt divat. Egy-egy érdekegyeztető tárgyalás akár éjjel 1-2 óráig is elhúzódhatott. Napok teltek el úgy, hogy jottányit sem haladtunk. Akkor sikerült előbbre jutni, ha a humánpolitikai főosztályvezetőnek sikerült telefonon utolérni a vezérigazgatót. Ha ő rábólintott, egy fokkal közelebb kerültünk a megegyezéshez, de ha nem, akkor újabb napokat töltöttünk el teljesen fölöslegesen a tárgyalóasztal mellett. Borzasztó volt.

A vasutasok nagy családját tulajdonképpen a Mozdonyvezetők Szakszervezete megalakulása rúgta szíjjel. Addig a mozdonyvezetők épp olyan kollégák voltak, mint az összes többi vasutas, és velünk együtt harcoltak azért, hogy mindenki kapjon bérfejlesztést: megbízható, kiszámítható partnerek voltak. Ez a MOSZ megalakulásával drámaian megváltozott. Az Ausztriában dolgozó GYSEV-es mozdonyvezetők kezdetben még nálunk maradtak, és nem is akartak átlépni másik szakszervezethez. Viszont a Vontatási Főnökség akkoriban még a MÁV-hoz tartozott. Az összes régi mozdonyvezető – akik a GYSEV vonalain dolgoztak, de MÁV-os állományban voltak – szép fokozatosan az ellenségünk

lett. Pedig korábban még együtt sírtunk, együtt nevetünk. Ezt nehéz volt megemészteni. Persze, jó néhány idősebb mozdonyvezetővel továbbra is jó kapcsolatot ápoltunk, de a fiatalítás után az újakat sikerült a GySEV-nél is a többi vasutas ellen hangolni.

Bíró-Fülöp János:

Az ország keleti részével és a MÁV-os körülményekkel ellentétben a GySEV-nél viszonylag jól kerestek a vasutasok, és elégedettebbek is voltak. Amikor 1976-ban a GySEV-hez kerültem, tehervonati vonatfékezőként kezdtem a vasúti pályafutásom: havonta 4500-4800 forintot kerestem. Ez akkoriban nagyon jó pénznek számított, az országban nem sokan kerestek ennyit. De ugyanez elmondható volt az összes többi munkakörrel is.

Bár az emberek nagy része elégedett volt, azért errefelé is olvastak újságot, néztek tévét, és hallottak mindenről: az 1980-as évek közepétől kezdődő erjedés, később forrongás az ország nyugati végében sem kerülte el az emberek figyelmét. Árgus szemekkel figyeltük a híradásokat, például a vízi erőművel kapcsolatos civil kezdeményezést: „na, mi lesz ennek a vége, megússzák-e, mondjuk, főbe lövés, vagy börtön nélkül?” Nyitott szemmel jártunk a világban. Másrészt a jó kereset komoly felügyelettel társult, és ez különösen azokra volt igaz, akik átjártak Ausztriába. Az embereket megfigyelték, és a III/III-as ügyosztály a GYSEV-nél is komoly figyelmet tartott, ami azért sokaknak nem volt az ínyére. Errefelé még szembetűnőbb volt, hogy Ausztriában mennyivel jobban élnek. Ezt az életszínvonalat szerették

volna az emberek elérni, és ehhez a hőn áhított új világhoz az új szakszervezet is szervesen hozzátartozott.

A GySEV-nél a szakszervezeti átalakulás két irányból indult. Egyrészt megalakult a VDSZSZ GySEV alapszervezete, illetve ezzel párhuzamosan a VSZ-ből is kivált egy szakszervezet: megalakult a GySEV Dolgozók Szakszervezete, aminek létrehozásában én is részt vettem. Ez tulajdonképpen egy puccs volt, hiszen többségében VSZ-tisztségviselők vezényelték le a kiválást, valamint a GySEV Dolgozók Szakszervezetének megalakítását. Én például bizalmi voltam. Megalakulásunkkal rengeteg tagot szakítottunk ki a VSZ-ből.

Balla Gyuriék VDSzSz-GySEV Alapszervezete jökor alakult meg, így sok tagot léptettek be elsősorban a fogalmi és gépészeti dolgozók köréből. Akkor mindenki azt gondolta, hogy végre itt van egy új szakszervezet, gyereünk, lépünk be hozzájuk! Ez rövidesen elég izmos alapszervezetet eredményezett: megalakulása után nem sokkal már közel száz tagja volt.

Hazudnék, ha azt állítanám, hogy a kezdet kezdetén nem méregettük egymást gyanakodva a VDSzSz-szel. Én bizalmi voltam, és a felsővezeték részlegnél dolgoztam. Amikor a VDSzSz tisztségviselői megjelentek, és átlépésre buzdítottak, azt mondtam az emberimnek: „oké, rendben van, de egyelőre még várjunk ezzel a dologgal. Még nem érett meg a helyzet arra, hogy a GYDSZ-ből átlépünk a VDSzSz-be. Most még nem”. De Kiss Lajos és Poós József, a VDSzSz két szervezője nem forszírozta mindenáron az átlépést.

Így csöppentünk az érdekegyeztetésbe. A tárgyalások a hőskorban nagyon hosszúra nyúltak: reggel 8 órakor kezdődtek, és sokszor éjjel 10-ig, fél 11-ig is tartottak. Mindannyian láttuk, hogy az akkori vállalatvezetés azt szerette volna elérni, ha a szakszervezetek



inkább egymással viaskodnának, mint velük. Próbáltak minket öszeugrasztani. Azt hiszem, szorult annyi bölcsesség a VDSZSZ-GySEV alapszervezet és a GySEV Dolgozók Szakszervezete vezetésébe, hogy időnként egy-egy hosszú tárgyalás után beültünk sörözgetni, beszélgetni egymással. A tárgyalások előtt egyeztettük az álláspontjainkat, majd egy sokadik megbeszélést követően Balla Gyuri megjegyezte, hogy nem is érti, hogy miért vagyunk mi még mindig külön. Erre azt mondtam, hogy „szerintem, nem sokáig leszünk külön”. Így is történt. 1993-ban elhatároztuk, hogy egyesülnie kell a két szervezetnek, és mindenki beleadott a nevébe pár betűt: így lettünk GyDSZSZ, azaz GySEV Dolgozók Szabad Szakszervezete.

Az egyesülésre 1993 februárjában került sor, és már egy szakszervezetként futottunk neki az üzemi tanács-választásnak, ahol ennek köszönhetően kiváló eredményt értünk el.

A legszebb és legfontosabb pillanat az egyesülést kimondó küldöttgyűlés volt. Az szerintem minden résztvevőnek maradandó élmény maradt. Nem akarok nagy szavakat használni, de ez tényleg már-már eufórikus örömet okozott a csapatnak, hiszen akkor mindenki megtapasztalta, hogy létrehoztunk valami újat, olyat, ami eddig nem létezett. Ezen a küldöttgyűlésen Gaskó István is jelen volt, és fel is szólalt. A társaság egy részét nem lehetett meggyőzni, a másik részét viszont nem kellett győzködni, hiszen ők már csak a pillanatot várták, amikor végre a magasba emelhetik a szavazólapjukat, és elkezdődik egy új korszak. Pista beszélt arról is, hogy a jövő útja az egyesülés, az új szakszervezet létrehozása, de jelezte, hogy komoly problémák, küzdelmek előtt állunk, ami az utolsó betűig be is jött.

Sikerünket nehezen élte meg a VSZ. Nem volt túl bonyolult a képlet, hiszen a tagságuk nagy része ekkor már hozzánk tartozott. A VSZ akkori vezetőinek nagy része átült a munkáltatói oldalra, így a taglétszám visszaesése nem jelentett számukra egzisztenciális problémát. Az alapszervezetek vezetői és a középvezetők szemében viszont ez a mai napig túske, hiszen kénytelenek voltak tehetetlenül végignézni, ahogy elfogy a tagság alóluk.

A VSZ-szel a megalakulásig volt nehéz, utána viszont a munkáltató tört borsot az orrunk alá: megpróbálta megakadályozni egy erős, komoly szakszervezet létrejöttét, és valódi Kollektív Szerződés megkötését. Azt meg végképp nem akarta, hogy üzemi tanács alakuljon a GySEV-nél. Még pereskedni is kellett velük, és mindent precízen, jogi szempontból támadhatatlanul kellett csinálni.

Kezdetben a munkáltató részéről tapasztalható volt egyfajta távolságtartás velünk szemben: ezekkel inkább ne foglalkozunk, majd meglátjuk, mi lesz velük. A GyDSZSZ egy zsebből működtetett szakszervezet volt. Nem voltak irodák, nem voltak telefonok, nem volt semmi, ami a napi munkát megkönnyítette volna. Ezeket mindenki a munkahelyén vagy otthon oldotta meg, illetve ott, ahol éppen tudta. A munkahelyi vezetők egy része jóindulattal szemlélte a fejlődésünket, de akadtak olyanok is, akik mindent megtettek ellene, és még olyan elvárásoknak is eleget tettek, amiket senki nem fogalmazott meg velük szemben. Megnehezítették a tagsággal, a dolgozókkal való kapcsolattartást, mindig találtak olyan elfoglaltságot számunkra, ami a munkához kötött minket. Aztán, ha mégis megpróbáltunk a dolgozókkal foglalkozni, elmondhatták: „lám-lám, nem dolgozol ren-

desen, hiszen most sem azt csinálod, ami a dolgod lenne”.

Ez így ment egészen addig, amíg azt nem tapasztalták, hogy a szakszervezet mindezek ellenére megerősödött létszámban és szervezettségben egyaránt. Az 1993-as üzemi tanács választással fordult a kocka, attól kezdve normális kapcsolatunk lett Berényi Jánossal, a GySEV akkori vezérigazgatójával.

Fábián Kálmán:

AVDSzSz megalapításának az egész országban híre ment. Szombathelyen először Kiss György és Heim Géza neve fémjelezte ezt a szakszervezetet, én is velük álltam kapcsolatban. Egy alkalommal Gaskó István és csapata a Járműjavítóban beszélt a VDSzSz megalakulásáról és a tevékenységéről. Elmondta, hogy meg kell törni a másik szakszervezet egyeduralmát, és ki kell alakítani az általa elképzelt harcos, töretlen szakszervezetet. A munkáltató és a VSZ nem fogadta kitörő lelkesedéssel ezt a bejelentést.

Gaskóék Körmenről szervezték a VDSzSz-t a térségben, és látszott rajtuk a fáradtság, lerítt róluk, hogy ez nem egyszerű melő. Sokat beszélgettünk, igazából ekkor döntöttem el, hogy beszállok a VDSzSz ténykedésébe.

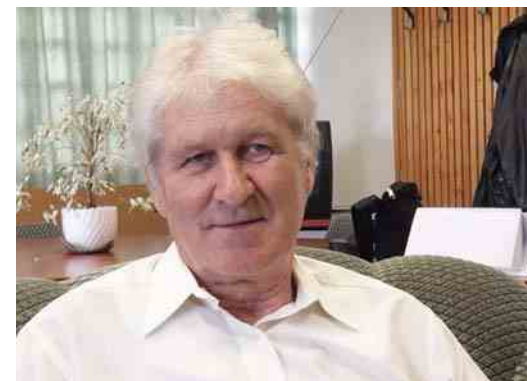
Korábban csak a szakmával foglalkoztam. A VSZ-tagság nálam abban nyilvánult meg, hogy beragasztottam a bélyeget a könyvecskébe. Ebben ki is merült a szakszervezeti tevékenységem. Akkor azonban az elnök úr által elmondottak bizonyos fokig megérintettek, és

némi érdeklődést váltottak ki bennem. Kicsit másképp tekintettem akkor már a VDSzSz-re.

A VDSzSz megalakulását követően Gaskó elnök úr bizonyos fokig távol tartotta magát a szakszervezettől. Ezidőtájt voltak félelmeim az egész szakszervezet jövőjét illetően, mert a megbízott elnökök gyorsan váltották egymást a VDSzSz élén. Akkor még nem munkaidőben csináltam a szakszervezetet, feljártam Pestre, mivel az egyik országos választmányon megválasztottak elnökségi tagnak. Gaskó elnök úr időnként nem volt jelen, és ilyenkor mindennel foglalkoztak, csak szakszervezettel nem. Ebből adódtak a félelmeim.

Az általuk képviselt radikalizmus nem nyerte meg a tetszésemet. Sosem tudtam elfogadni, ha egyesek mindent fel akarnak égetni maguk körül, és sokan ezt az irányvonalat képviselték. Nem tárgyalásos úton akarták rendezni a problémákat, hanem világmegváltó terveik voltak: többek között a sínekhez akarták kötözni magukat. Két-három alkalommal vettem részt az üléseken, a továbbiakban már nem: kiszálltam az elnökségből, és területi vezetőként tevékenykedtem tovább. Egyszerűen nem láttam semmi értelmét; a területemen sokkal többet tudtam tenni a VDSzSz-ért. Azt az energiát, amit Pesten elpazaroltam volna, inkább itt hasznosítottam.

Nem volt könnyű a kezdet, mert se infrastruktúránk, se irodánk nem volt. Egy idő után a rendező pályaudvaron kaptunk egy irodát: kicsi kis helyiség volt, ott próbáltunk meg a lehetőségekhez mérten berendezkedni. Már volt vasúti telefonunk. De az elején ez is elég volt, hiszen nem sokat tartózkodtunk ott: reggeltől-estig úton voltunk. A leveleket, faxokat pedig megkaptuk. Később az állomásépületbe kerültünk, viszonylag elfogadható körülmények közé. Akkor már két helyen volt irodánk, így kialakultam a csomóponti főnöknél, hogy in-



kább legyen egy nagyobb irodánk. Megkaptuk, itt viszonylag normális körülményeket teremtettek. Telefon volt, a bútorokat pedig mi vásároltuk meg a saját költségvetésünk terhére. Szervezni sokszor autóval mentem, mert vonattal egyszerűen képtelenség egy nap több szolgálati helyet bejárni. Vonattal inkább a nagyobb szolgálati helyekre mentünk, ahol az egész napot a szervezésre szánhattuk.

Sehol sem ovációval fogadtak minket, mert általában nem csak azok voltak jelen, akik rokonszenveztek a VDSzSz-szel, és többet akartak megtudni róla. Voltak mások is, akik megkérdőjelezték: „Hé! Miért is vagy te itt? Mi közünk hozzád?” Újra és újra vissza kellett menni, hogy megértsék az okát. Bizonyos fokú ismereteim szinte minden szolgálati helyről voltak, nagyjából tisztában voltam a helyi viszonyokkal. Minden szolgálati helynek más a munkája, a tevékenysége, de összességében ugyanazok a problémák foglalkoztatták az embereket Veszprémben és Celldömölkön, mint Zalaszentivánban. A forgalmi szolgálattevőknek 99%-ban hasonló problémák vannak mindenhol. Van, ahol kevésbé érezhető, máshol jobban kijön. Ebben a szolgálati főnököknek is meghatározó szerepük volt. Nem tagadom: én a szolgálati vezetők nagy többségével jó viszonyt ápoltam, és ez kölcsönös volt. Régebről a legtöbb szolgálati vezetőt ismertem.

A szolgálati vezetőkkel való jó viszony abban jelentkezett, hogy én mindig megállapodásra törekedtem. Persze, nem elvtelenül. Soha nem elvtelenül! És ezekből 99%-ban mindig a munkavállaló jött ki jól. De mondhatnám azt is, hogy 100%-ban. Olyan megállapodást soha nem írtam alá, ami a munkavállaló rovására ment. Álljon itt egy konkrét példa. Az egyik Balatonfüredhez tartozó kisebb állomáson 24 órában dolgoztak. Odamentem

hozzájuk, és megkérdeztem: „Hé, emberek, most akkor mi legyen? Mert én nem tartom jónak, hogy 24 órát dolgoztok.” Valósággal fellázadtak ellenem. Azt mondták, hogy eltávolítanak a VDSzSz-ből, ha változtatok ezen a rendszeren. Ezt diktálta az érdekük: nem volt nagy forgalom, jogos a 24 órás foglalkoztatás. Hiába nem tartottam jó dolognak, kiderült, hogy számukra mégis ez a jobb megoldás.

1993-ban újra igent mondtam arra, hogy elnökségi tag legyek, mert olyan konfliktus alakult ki a VDSzSz elnökségében, amit valamilyen formában kezelni kellett. És ezt csak így lehetett kezelni.

A VDSzSz-ben az általam képviselt embereket meg tudtam győzni arról, hogy a Gaskó István által kigondolt út járható. Soha nem ígérettem fűt-fát. Juhász József, a másik elnökjelölt és csapata azt is megígérte, hogy holnapután hozzák a csillagos eget is. Mindenre azt hajtogatták, hogy majd ők megoldják, megcsinálják. De minden épeszű ember tudta, hogy nem lehet megcsinálni. Nem megy.

Ezen a választáson én voltam az ellenpont Szombathely területen. Mi azt képviseltük, hogy Gaskó maradjon az elnök. A másik tábor meg a másik elnökjelöltet támogatta. Persze, az én jövőm is kockán forgott, mert addigra már elkötelezett VDSzSz-tag, elkötelezett tisztségviselő voltam. Ha a másik tábor nyer, nem csináltam volna tovább. Én másként láttam a jövőt, mint ők. Ilyen egyszerű oka volt ennek. Megállapodás-párti vagyok, mert bizonyos alapokban meg kell egyezni ahhoz, hogy elkezdhessük a jövőt építeni. Ez a konszenzus akkor nem volt meg. Csak Gaskó István elnökké választása után folytatódott a szervezetépítés.

Eközben mindvégig területi vezető is maradtam. Én voltam a VDSzSz-ben az első tisztségviselő, aki terü-

leti vezető és elnökségi tag is volt egyben, és az utolsó, akit teljes munkaidőre kikértek.

A bozótharcosok közül a többség nem rendelkezett megfelelő ismeretekkel. Elképzelték maguknak valamit, és úgy akarták megvalósítani, hogy nem voltak tisztában a törvény által biztosított lehetőségekkel. Van, mikor át kell lépni a törvényeket, de csak a legvégső esetben, mert az már bozótharc. Mondok egy példát.

Akkor még a vasútnak teljesen más volt a felépítése. Egy munkáltató alá tartozott a személyszállítás, az áruszállítás és a forgalom. Eléggé szerteágazó ismerettel kellett rendelkeznie annak, aki leült a munkáltatóval tárgyalni. Nem voltunk erre felkészülve: a munkáltató bármikor megkérdezhetette a mellette ülő munkaügyest vagy jogászt, hogy is van ez? Mellettem meg nem volt senki, akit meg tudtam volna kérdezni. Néha hibáztunk is.

Sokféleképpen lehet értelmezni a kollektív szerződést, és úgy általában a jogot. Ebből voltak leginkább konfliktusaink. Sztrájkok alkalmával pedig különösen. Eltérő érdekeink voltak, ennek ellenére soha nem keveredtem személyes konfliktusba az akkori vezetéssel. Persze, kicsit könnyebb helyzetben voltam, mert ugyanazokkal az emberekkel tárgyaltam tisztségviselőként, akikkel azelőtt a másik oldalon dolgoztam együtt. Ezért is tudtuk végül a VDSzSz-t létrehozni Szombathely területen, mert gyakorlatilag az összes állomásfőnököt, és vezetőt ismertem a magasabb szinteken, és a múltamból adódóan mindenhol elismerték a tevékenységemet. Ez volt a szerencsém.

Bárány Balázs:

A szocialista mozgalommal nem igazán foglalkoztam. Hogy mi volt a '80-as években rossz? Gyakorlatilag a 80-as évek volt a rossz, ezt minden tekintetben el lehet mondani. Vegyes érzelmek voltak bennem a jövőt illetően, még 1988-ban sem igazán gondoltam, hogy a rendszerváltásra sor kerül, és ezzel sokan voltunk így. Akkoriban egyfajta reményteljes várakozás volt a levegőben. De korábban elég kilátástalannak tűnt számomra a magyar valóság. Az emberek egymást marták, súgtak-búgtak a munkahelyi vezetők, az elvtársak, vagy akár a titkos ügynökök fülébe. Kétszer is meggondolta az ember, miről beszél. És persze azt is, hogy kinek. A VSZ gyakorlatilag egy állampárti képződmény volt, hisz Lenin elvtárs is megmondta, hogy a szakszervezet transzmissziós szíj a párt és a munkásosztály között. Való igaz, hogy az akkoriban regnáló szakszervezetek maximumisan kiszolgálták az uralmon lévőket.

Én is VSZ-tag voltam, de emlékeim szerint csak az ún. bélyeges rendszer megszűnése után léptem be. Korábban ugyanis olyan világ volt, hogy meg kellett venni a szakszervezeti bélyeget, be kellett ragasztani a kis-könyvbe, és aztán büszkén lehetett mutogatni: lám-lám, én is tagja vagyok a szakszervezetnek. Hát, én kimaradtam ebből a dicső társaságból. 1988 őszén vagy 1989 elején vezették be, hogy levonják a tagdíjat a munkabérből. A Keleti Üzemfőnökségen, a mozdonyszolgálatnál voltam főenergetikus. Emellett reszortosi teendőket is elláttam. Mivel volt dízelvizsgám is, a Ferencváros által üzemeltetett, de a keletisek által vezetett dízel tolatómozdonyokat felügyeltem a Keletiben, hogy az esetle-





gesen fellépő problémák orvoslására ne kelljen mindig kihívni a reszortost.

A vontatási főnök egyszer megkeresett: úgy látja a nyilvántartásában, hogy nem vagyok szakszervezeti tag, és bizony be kellene lépnem. Mondom neki, hogy eddig sem voltam szakszervezeti mozgalmár, sőt, még csak tag sem, jól megleszek nélküle a továbbiakban is. Mire ő: ez nem így van, be kell lépni, mert elvárják tőle, hogy minél több embert toborozzon, és felírhasa a dicsőségkönyvbe, hogy az általa felügyelt munkahelyen szinte mindenki szakszervezeti tag. Én továbbra sem éreztem égető vágyat a belépésre. Erre azt mondta: Jó, ha nem lépek be, megnézi mennyire vagyok naprakész a papírmunkában. Erre beléptem. Mindenkit meg lehet zsarolni valamivel.

Kozma János volt a szakszervezeti titkár, aki jó barátom volt, később ő is átjött a VDSzSz-hez. Sokat utaztam mozdonyal: én vezettem, ő meg nézte, nehogy valami végzetes hibát kövessék el. Ilyenkor elbeszélgettünk a világ dolgairól, munkajogi kérdésekről is, és unszolt, hogy legyek aktívabb, ha már egyszer beléptem a mozgalomba. A VSZ-ben akkoriban alakult meg az Értelmiségi Tagozat, és úgy döntöttem, hogy ennek munkájában részt veszek. Így is történt. Elkezdtük működtetni az Értelmiségi Tagozat helyi szervezetét, aminek aztán a vezetője is lettem. Hurrá, megvolt az első tisztségem!

Olyan 20-30 tagja lehetett. De nem voltak túlzottan aktívak, én meg próbáltam egy-két dolgot az akkori vezetésnél kijárni. Ezek apró-cseprő ügyek voltak: az étkező helyiségekkel meg talán az étkezési idővel voltak gondjaink. Rég volt, nem igazán emlékszem rá.

Azt hiszem, eredményes voltam, hiszen legalább ígéretet kaptunk arra, hogy változtatni fognak a kifogásolt körülményeken.

Ezidőtájt egy elég viharos kongresszusra került sor a VSZ-nél: Papp Pál váltotta Koszorúst. A velem egykorú Papp Palival aztán jóbarátok lettünk. Időközben a VSZ Értelmiségi Tagozatának vezetője lettem. Ez rendkívül komoly tagozat volt: csak én voltam a tagja, a többiek elfogytak mellőlem. De tagozatvezetőként eljártam különféle VSZ-es gyűlésekre, megismertem a ténykedésüket. Mi tagadás, nem voltam különösebben elájulva a tapasztaltaktól, de halottról vagy jót, vagy semmit: nem fogom a VSZ-t pejoratív jelzőkkel illetni, mert nem lenne túl elegáns. Egy-két normális sráccal is megismerkedtem, Papp Palin kívül Apavári Jóskával. Többet nem tudnék most kapásból felsorolni.

Meglehetősen rémület töltötte el a vasutasokat, amikor Csárádi Jánost kinevezték a MÁV élére. Csárádi ugyanis bőszén kiszolgálta a korábbi rendszert is, hiszen vasútigazgató lévén nyilván az MSZMP élharcosa volt. Erre a posztra bőven találhattak volna mást is, aki ilyen „babérokka” nem ékeskedett. A VSZ tanácsgyűlésén kritikák fogalmazódtak meg a személyét illetően, és úgy döntöttünk, hogy írunk egy levelet a közlekedési miniszternek, hogy ne Csárádi Jánost nevezze ki vezérigazgatónak. A levelet helyel-közzel megfogalmaztuk, de nem volt, aki aláírta volna, így ezt a fantasztikus tettet magamra vállaltam, mint a VSZ Értelmiségi Tagozatának vezetője. Ekkoriban a VDSzSz is ugyanezt kérte a minisztertől. Igaz, ők egy hosszabb, lelkeket megérintő levélben tették, én viszonylag röviden fogalmaztam.

A VDSzSz-szel a levél kapcsán kerültem szorosabb kapcsolatba, ezt követően sokat beszélgettem Gaskó Pistával. Ő unszolt is, hogy jöjjenek át a VDSzSz-hez. Én az feleltem, hogy bármennyire is megtisztelő ez a számomra, de addig nem tudok a kérésnek eleget tenni, amíg Papp Pali a VSZ elnöke. Mint említettem, Pali jó ba-

rátom volt, és cserbenhagyásnak tartottam volna, ha sokakhoz hasonlóan én is magára hagyom. 1994-ig nem is döntöttem az átlépésről, ennek ellenére tagja voltam a VDSzSz-nek is: még 1989-ben léptem be, bár nem voltam az alapítók között.

1994-ben fordítottam hátat a VSZ-nek, amikor egy puccsszerű elemekkel tarkított kongresszuson nem túl elegáns módon Pali után dr. Márkus Imre lett a VSZ elnöke. Akkor jöttem át a VDSzSz-be érdekvédelmi felelősnek. Meg kell mondjam, hogy a VDSzSz-ben azért jóval nagyobb intenzitással és időráfordítással ténykedtem, mint a VSZ-ben, mivel úgy éreztem, hogy a munkámnak van értelme és eredménye is. Szinte teljesen szabad kezet kaptam, persze, általában megbeszéltem a dolgokat a barátaimmal, Gelencsér Lacival és egy időben még Enzsöl Róberttel is – vele később megromlott a viszony. Meg nyilván Pistával is. Elindult a harc a jó kollektív szerződésért, bérfejlesztésekért, és rövidebb, hosszabb időtartamú sztrájkokat is szerveztünk.

A VSZ tisztségviselőiről megvolt a véleményem. Úgy tűnt számomra, hogy egyéni érdekeik mentén cselekednek, ez vezérli őket a háttérben. Azt hiszem, ezért is tudott kibontakozni a VDSzSz: a VSZ önmagát hozta olyan helyzetbe, hogy egy másik szakszervezet ki tudta nőni magát mellette. A VDSzSz történelmi teljesítménye abban rejlik, hogy a rendszerváltást követően az egyetlen olyan szakszervezet Magyarországon, amelyik máig életképes maradt.

A VDSzSz megalakulása után jó pár olyan ember tevékenykedett a soraiban, akikre fel kell nézni, hiszen olyat hoztak létre, ami még ma is működik. Fontos különbség, hogy ők az alapoktól építették fel a szakszervezetet, és nem készen kapták. Számomra nagy elismerés volt, hogy átjöhettem ide. Itt olyan embereket

találtam, akiket korábban a VSZ-ben nem leltem: felvállalták a konfliktusokat. És ezt szívemnek kedves módon tették. Ilyet a VSZ-ben nem tapasztaltam.

Balla György:

1 992 júliusától évvégéig a VDSzSz központjában dolgoztam külügyi referensként. Pista megkért, hogy segítsek kiépíteni a VDSzSz nemzetközi kapcsolatait. Nehéz feladat volt. A VSZ egy nagyon kedves, közkedvelt szakszervezetnek számított a nyugat-európai vasutas szakszervezetek körében. Szívesen hívták meg őket: az egyik elnökük jól beszélt németül, de az sem jelentett problémát, ha egyáltalán nem beszélt idegen nyelveket: jó tolmácsaik voltak, pénz meg volt rá. Ment a dínom-dánom, a közös vadászatok. Nagyon jól megvoltak. És akkor megjelentünk mi a nemzetközi szintéren. A kapcsolatok felvételében nagyon sokat segített a Friedrich Ebert Alapítvány szakszervezeti projektje, ami megpróbált esélyegyenlőséget teremteni a Magyarország működő szakszervezetek között. Hiszen a hozzánk hasonló, újonnan alakult, alulról építkező szakszervezetek nyilvánvaló hátrányból indultak: se infrastruktúra, se vagyon, se semmi. Az alapítvány ezt az esélyegyenlőtlenséget próbálta meg felszámolni, amit rengetegen zokon vettek nemcsak a VSZ-nél, hanem Nyugat-Európában is: számukra még mindig nagyon kedvesek voltak a régi, demokratikusnak tűnő magyar szakszervezetek.

Az alapítvány rengeteg oktatást tartott nekünk, és ez így ment hosszú éveken át. Aztán sikerült felvenni a kapcsolatot a német vasutas szakszervezettel. A VSZ



azonban befeketített minket. Mindenféle anarchistáknak meg bajkeverőknek festették le a VDSzSz-t, akikkel nem érdemes foglalkozni. A lejáratás következtében például az osztrák vasutas szakszervezet elnöke, akivel sikerült felvennünk a kapcsolatot, eleinte lepasszolt minket a szakszervezetén belül működő keresztény frakcióhoz, a konzervatívokhoz. Náluk ugyanis különböző frakciók működnek: a szocialista frakció a legnagyobb, ide tartoznak a szociáldemokrata érzelmű emberek. Létezik konzervatív frakció, ez a keresztény frakció, ami méretét tekintve töredéke a szocialista frakciónak. Aztán papíron létezett még egy kommunista és egy liberális frakció is, de a szocialistán kívül ezek mind jelentéktelenek voltak. Senki mással nem érintkezhattünk, csak a keresztény frakció vezetőivel. Ők egyébként sokat segítettek, rendesek voltak.

A kezdeti nehézségek a VSZ aknamunkája miatt voltak. Aztán fokozatosan kirajzolódott, hogy nem egészen olyanok vagyunk, amilyenek ők beállítottak minket nyugaton.

A kezdetekben a VDSzSz küldöttsége egyszer ki látogatott Ausztriába. Természetesen, nem volt pénzünk szállodai szobára. Ausztriában már akkor is voltak szakmabeli ismerőseim, barátaim. Egyikük az osztrák ÖBB-nél volt oktatótiszt. Ő egyengette az utunkat, és szerzett például szállást a bécsi Déli Pályaudvaron. Egy vonatkísérő laktanyán aludtunk, öten zsúfolódtunk össze egy szobában, emlékszem, hogy Heim Géza és Gaskó Pista is ott volt. Ennél már Magyarországon is találkoztunk jobb körülményekkel, de Ausztriában ezzel kellett beérni, mert akkor még az osztrák vasutas szakszervezettől a vállveregetésen kívül nem számíthattunk semmire. Bécsi tartózkodásunk idején felkerestük az IBFG – a Szabad Szakszervezetek Világszövetsége – ún. kontaktirodáját.

Korábban ugyanis azt javasolták nekünk, hogy velük kell felvenni a kapcsolatot, ha nemzetközileg egyről a kettőre akarunk jutni. Az irodát egy ultrabalos, velejéig kommunista vezette. István odament hozzá, mint elnök, én meg tolmácsoltam: öt perc alatt úgy kirúgott minket az irodájából, hogy a lábunk nem érte a földet. Azt mondta, hogy Magyarországon már létezik megfelelő vasutas szakszervezet, akikkel kapcsolatban állnak, és ilyen, nemrég alakult formációkkal, mint amilyen a VDSzSz, pillanatnyilag nem foglalkoznak.

A német nyelvterületen bekövetkezett áttörésben nem kis szerepe volt a Friedrich Ebert Alapítványnak, Rainer Girndt, az akkori projektvezető, még ma is tanulmányokat ír a magyar szakszervezeti életéről. Őt már akkoriban is autentikus forrásnak tartották a német nyelvterületen. Sokszor megkeresték tőbben, tőlünk függetlenül, hogy kikérjék a véleményét a magyar történetekkel és vasúti szakszervezetekkel kapcsolatban. Persze, meggyőzte őket a taglétszám növekedése is, hiszen mi nem tűntünk el a süllyesztőben: akkoriban ugyanis rengeteg közép-kelet-európai szakszervezet megjelent a nemzetközi porondon, de később sokan meg is szűntek.

Kezdetől fogva nagyon jó kapcsolat alakult ki a szlovén és a horvát szakszervezetekkel, mert ezek is mind alulról szerveződő, új szakszervezetek voltak. Fél szavakból megértettük egymást. Hasonló problémáik voltak, meg vannak a mai napig is.

A francia szakszervezetek közül a CFDT-vel nagyon jó viszonyban voltunk. Jean-Pierre Binetroy egyszer meghívott minket a szakszervezet párizsi központjába. Szállodában laktunk, ők fizették a szállást. Hárman mentünk: Pista, az elnök, Tamás Erika, a külügyi referens, és én, mint nemzetközi alelnök. Erika külön szobát kapott, Pistával ketten egy szobán osztoztunk. Amikor belép-

tünk a szobába, láttuk ám, hogy a két ágy össze van tolva egymás mellé. Mikor Pista ezt meglátta, kikerekedtek a szemei, és elkezdte az ágyat átrángatni a szoba másik sarkába. Mondtam neki, „hiába rángatod azt az ágyat, éjjel úgyis átmegyek hozzád!”

Hangonyi Zoltán:

Egy ITF-konferencia (Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetsége) keretében Finnországba látogattunk, ezután kezdődött a páneurópai közlekedési miniszterek találkozója, ahol kijelölték az európai vasúti korridorokat. Ezen a konferencián, illetve az ezt követő miniszteri találkozón nagyon sokan – több mint ezren – vettek részt. Ság Lászlónak hívták az útitársamat, aki egyébként az Antall-kormány idején diplomataként dolgozott Brüsszelben, tehát rendkívül jól beszélt angolul és több más nyelven is. Eléggé rendezetlen, habókos kolléga volt, és nagyon sok kalandba keveredtünk a kiküldetés során. Egyszer például az ITF egyik rendezvényén mintegy fél-százan voltunk a teremben, Laci azonban már a megbeszélés elején többször is elaludt. Eleinte próbáltam felkelteni, de amikor felébredt, mindenféle fura horkantásokat adott ki magából, majd hangosan ennyit mondott: „Na, mi van, mi van?” Ezután még kétszer felkeltettem, de az egész terem minket nézett, úgyhogy harmadszorra már jobbnak láttam, ha inkább hagyom szunyókálni.

Egyszer Magyarországról hozott egy fél grillcsirkét, ami időközben megromlott. Az egyik nap végén megyek be a szobájába, és állati bűz fogadott. Mondom, mi ilyen bűdös nálad Laci? Hát a csirke, megromlott a

csirke. Kérdeztem, hogy miért nem dobja ki? Volt egy tükrös öltözőkődő asztal a szobájában, erre tette a grillcsirkét: majd a takarítónő kidobja. Elmentünk a konferenciára, majd este még nagyobb bűz terjengett a szobájában. A grillcsirke még mindig ott volt: mivel nem a szemetesbe dobta, a takarítónő sem nyúlt hozzá, talán azt gondolta, hogy még akarja enni azt az oszlófélben lévő grillcsirkét. Ez nem mehetett így tovább, becsomagoltattam vele a grillcsirkét egy nejlonzacskóba, és a konferenciára menet végül egy utcai kukába dobta ki a három napos, bomladozó csirkét.

Egy másik alkalommal épp a szálloda halljában várakoztunk, a recepció információs pultot alakítottak ki, ahol tájékoztatták a konferenciára érkező vendégeket arról, hogy mikor és hol lesznek a programok. Épp ennél a pultnál álldogáltunk, amikor egyszer csak odajött hozzánk egy csinos hölgy, és megkérdezte Lacit: „Ön albán?” Ezen rettenetesen felháborodott: miért lenne albán?! Ő nem albán, hanem magyar. Ezen aztán nagyon sokat mulattunk, Deák Zolival pedig elneveztük őt Dr. Albannak. Laci csak annyit kért, hogy Pistának el ne mondjuk, hogy albánnak nézték. Természetesen, mikor hazajöttünk az volt az első, hogy Dr. Alban néven mutattuk be neki. Azzal ugrattuk, hogy Lacikám, ha lehet, tartsd a tíz méter távolságot, mert még minket is albánnak néznek, ha közelebb jössz.

A rendszerváltást követően a Kelet-Japán Vasutas Szakszervezet a volt szocialista országokban azt vizsgálta, hogy hol alakultak ki demokratikus szakszervezetek, és hogy melyek azok, amelyeket valamilyen módon érdemes lenne támogatni. Többek között jártak Csehszlovákiában, Lengyelországban is. Minket is felkeresett az egyik kollégájuk – Osonu-nak hívták – több napot is eltöltött Magyarországon, beszélgettünk vele,



és elvittük a vidéki alapszervezeteinkhez is, ahol a VDSzSz már megvetette a lábát.

A tapasztalatról egy tanulmány készítették: fél év múlva kiderült, hogy Közép-Kelet-Európában hol alakultak ki a szerintük leginkább támogatásra méltó demokratikus szakszervezetek. A VDSzSz nyerte el legjobban a tetszésüket: alulról építkező szakszervezet volt, az ország több pontján alapszervezetek működtek, és az ő megítélésük szerint is úgy működött, ahogy az egy szakszervezettől elvárható. Egyszer a VDSzSz Kerepesi úti irodájában négyesben maradtunk – rajtam kívül Gaskó Pista, az elnök, és Lukácsi Bálint, a Szabad Vasutas főszervezője volt jelen – és ez az Osonu egyszer csak előkapott a zakója belső zsebéből egy borítékot, amit átadott nekünk. Azt mondta, hogy a Kelet-Japán Vasutas Szakszervezet a VDSzSz-t ítélte a legfejldőképesebbnek. A borítékban 10.000 dollár volt, de semmilyen átvételi elismervényt nem kért tőlünk. Elbúcsúztunk, és csak a távozása után kezdtünk el gondolkozni azon, hogy itt van ez a rengeteg pénz, viszont nincs semmi nyoma: így nem lehet a VDSzSz költségvetésébe beépíteni. Írtunk egy levelet, amiben egy hivatalos igazolást kértünk tőlük, hogy ezt a pénzt támogatás gyanánt nekünk adták.

A későbbiek folyamán nagyon jó viszonyt alakítottunk ki a Kelet-Japán Vasutas Szakszervezettel. A VDSzSz vezető tisztségviselői többször meglátogatták őket Tokióban, de a japánok is megfordultak néhányszor nálunk. Pár éve nagy cunami csapott le Japánra, ami többek között a fukusimai atomerőművet is megrongálta. A Kelet-Japán Vasutas Szakszervezet gyűjtést rendezett károsult tagjai számára. Ennek híre eljutott hozzánk, és úgy döntöttünk, hogy az általuk adott 10.000 dollárt visszaadjuk, amit a károsultak javára fordíthatnak. Ezt nagyon nagy

gesztusnak vették, és nagyon hálásak voltak, hiszen korábban még sosem fordult elő, hogy egy általuk támogatott közép-kelet-európai szakszervezet olyan anyagi körülmények közé került, amiből visszafizethette a kapott 10.000 dollárt.

Balla György:

A japánok már az első üzemi tanácsválasztás idején felkeresték Sopronban az új, egyesült szakszervezetet: megnézték, hogyan zajlik a szavazás. Nagyon ledöbbenek az akkori szakszervezeti iroda láttán, ami a GySEV egyik garázsában működött. Ez még japán szemmel is kirívó volt, pedig az sem egy szakszervezet-barát ország. Az ÜT-választások után megváltozott a helyzet, akkor kaptuk meg a régi VSZ-irodát az épület első emeletén.

A VDSzSz óriási anyagi gondokkal küszködött: a szakszervezeti vagyont akkor még nem osztották fel. Ekkor már az ITF tagszervezete voltunk, és a világ szakszervezeteihez fordultunk segítségért, hogy fenntarthatjuk magunkat. A Kelet-Japán Vasutas Szakszervezet akkori elnöke '56-ban egyetemistaként Magyarországon járt. Persze, csak turistaként. Átélté az '56-os forradalmat, és akkor a magyar nép annyira megnyerte a szimpátiáját, hogy ennek hatására kaptuk tőlük a tízezer dollárt. Ez óriási pénz volt, és a túlélésünket biztosította. Valószínű, hogy a támogatásuk nélkül anyagilag megropantunk volna. De sokat segítettek a németek is, az ÖTV például egy csomó általuk levetett irodai eszközt adományozott nekünk.



Az eltelt 25 évben a legfontosabb nemzetközi eredménynek azt tartom, hogy a kelet-európai szakszervezetek közül egyedüliként az ETF (Közlekedési Dolgozók Európai Szövetsége) alapító tagjai lettünk. Később persze sokan csatlakoztak hozzájuk. A VDSzSz képviselte a kelet-európai szakszervezeteket az ETF megalakításánál: rengeteget dolgoztunk, és azt hiszem jó munkát végeztünk. Ez nagyon fontos lépés volt, mert döntően az ott elvégzett munka alapozta meg jelenlegi nemzetközi megítélésünket. A vasúti ágazatban óriási elismerést vívtunk ki ezzel magunknak.

A Sztrájk (1999. január 4-8.)

Rakóczy Lajos:

Az évek alatt a sztrájkoknak is kialakult a táncrendje: összeállt az operatív bizottság, ahol a szakszervezetek és a munkáltató képviselői egyaránt jelen voltak. A MÁV Andrassy úti székházának első emeletén, az épület Szív utca felőli részén volt a törzshelyünk.

Az Operatív Bizottság a sztrájk idején felügyelte a még elégséges szolgáltatásban szereplő vonatok közlekedését, és biztosította az ehhez szükséges feltételeket. Hosszú sztrájkok alkalmával különböző kérések futottak be, elsősorban a lakossági ellátást szolgáló küldeményekkel kapcsolatban, illetve voltak ún. „forró vonatok”, amelyek Miskolc területéről mentek Dunaújvárosba, és kötött volt a menetidejük: meghatározott idő alatt kellett

odaérniük. Az Operatív Bizottság döntött a rendkívüli intézkedésekről, itt dőlt el, hogy egy-egy vonat közlekedhet-e, vagy sem.

A vasút részéről elsősorban forgalmi szakemberek vettek részt a bizottság munkájában, de a szakszervezetek is olyanokat küldtek ide, akik lehetőleg tisztában voltak a vasúti forgalommal, illetve adott esetben ismerték még a szereplőket is, kapcsolatba tudtak lépni a külszolgálattal. Tudtuk, hogy kik azok az ügyvivők, akiket adott csomópontokon elérhetünk, vagy éppen szolgálatban vannak. Rajtuk keresztül mi is informálódtunk. Ezen kívül természetesen a tárgyalódelegációval is tartottuk a kapcsolatot, a tárgyalások aktuális állásán múlt, hogy adott kérdésekben lehetünk-e engedékenyebbek.

A résztvevők többsége ismerte egymást. A munkáltató képviselőit általában Csontos Endre vagy valamelyik Vezérigazgatóságon ténykedő osztályvezető vezette. A MÁV részéről hatan-nyolcan, a szakszervezektől egy-két ember vett részt az Operatív Bizottság munkájában. Egy idő után természetesen már váltani kellett egymást. Ez a MÁV részéről reggel és este történt, de előbb-utóbb mi is rákényszerültünk erre: a második, harmadik kialvatlan éjszaka után már szükség volt a pihenésre. Éjszaka nyilván kevesebb probléma merült fel, mert a személyvonatok nem közlekedtek, a problémás ügyeket pedig igyekeztünk még kora este megbeszélni. A MÁV-osok felmentek az irodájukba, hunytak valamennyit, éjszakára csak pár samesz maradt lenni, akik tudták, hogy probléma esetén kit kell hívni. Mi meg ott kornyadoztunk a székeken.

Az Operatív Bizottságban nem volt ellenségeskedés a munkáltató és a szakszervezetek között, nem haragudtunk egymásra. Mindenki tudomásul vette, hogy bizonyos fokú együttműködésre vagyunk „kárhoztatva”.



A sztrájk alatti egyeztetésnek volt egy magasabb szintje is, amit mi csak „fülbe gyónásnak” hívtunk: ilyenkor a szakszervezetek vezetői elvonultak a vezérigazgató irodájába, és könnyedebb stílusban beszéltek át a lehetőségeket.



Hangonyi Zoltán

Az operatív bizottság már a sztrájk előtt megalakult, itt tárgyaltak a VDSzSz és a MÁV képviselői az elégséges szolgáltatásokról. A legfőbb információk és utasítások innen futottak ki. Sipos István vezérigazgató 12 óránként körkonferenciát tartott, erre szintén az operatív bizottság helyiségében került sor. Ilyenkor az összes vasúti igazgató bejelentkezett, elmondták, mi a helyzet a hálózaton, mi pedig – mint a sztrájkban résztvevő szakszervezet képviselői – tájékoztatást adtunk a kialakult konfliktusokról, és közösen igyekeztünk rendezni a problémás helyzeteket

1999-ben a korábbi gyakorlatnak megfelelően megpróbáltunk megállapodni az elégséges szolgáltatás mértékéről, ez azonban nem sikerült. Emiatt egyoldalú ajánlatot nyújtottunk be, aminek az volt a lényege, hogy a különböző menetrendi mezőkben 24 óra alatt 2 pár vonat közlekedik (2 páros, 2 páratlan): az egyik a reggeli, a másik az esti órákban. Természetesen, a teherforgalomra is tettünk javaslatot. Mivel a munkáltató ezt nem fogadta el, önként vállaltuk, hogy tartjuk magunkat az általunk javasoltakhoz, nehogy a sztrájkunkat emiatt minősítsék jogszerűtlennek.

Ezek hosszú, kimerítő alkalmak voltak. A tárgyalások végén emlékeztetőt készítettünk azokról a pontokról,

amiben sikerült megállapodnunk. Persze, nem volt túl sok, de azért ezeket is leírtuk. Hétfőn kezdődött a sztrájk. A munkabeszüntetés előtti péntek délutáni egyeztetés alkalmával Sipos István vezérigazgató az emlékeztető megírására Juhász Józsi kérte meg, aki a MÁV jogásza volt azután, hogy 1993-ban nem sikerült leváltania Gaskó Pistát a VDSzSz éléről.

Józsi azt felelte, hogy elmegy, és megírja. El is ment, mi pedig csak vártuk, egyre vártuk őt, lassan már eltelt egy óra is. Kérdeztük Sipostól, hogy még mindig nem készült el az emlékeztető? Azt mondta, utánaéz, mi van a Józsival. Kiderült, hogy Józsi elment valamilyen tárgyalásra, de az emlékeztetőt nem csinálta meg. Ekkor Sipos felháborodott: „Az anyja szentség! Itt várjuk őt tízen, ő meg fogja magát, és se szó, se beszéd elmegy.”

Bárány Balázs:

Igazából az 1999-es sztrájk maradt meg bennem leginkább, ami a VDSzSz vezetését is megosztotta: voltak, akik ódzkodtak tőle, a kemény mag viszont állhatatosan kitartott mellette. Az érdekvédelmi felelős beosztáson kívül a VDSzSz Budapesti területi szervezetét is én vezettem, úgyhogy elég nagy területet tudtam a befolyásom alatt tartani. Mi tagadás, én is félttem attól, hogy a sztrájkunk kudarcba fullad.

Úgy vélem, hogy ez volt az első igazi megméretetés a VDSzSz számára. Rengeteg ellendrukkerünk volt, hiszen a VSZ és a MOSZ a munkáltatóval együtt szidalmazott minket, és próbálták lebeszélni a tagjainkat is a sztrájkról. Megnyilvánulásaik mindennek nevezhetőek, csak épp szolidárisnak nem: nem voltak korrektek. Per-

sze, a MÁV vezetése sem volt az, hiszen hiába állnak a másik oldalon, ez nem jelenti azt, hogy bármit megtehetnek. A VDSzSz-nél mi mindig kínosan ügyeltünk arra, hogy lehetőleg igazat mondjunk. Úgy vélem, hogy egy célt akkor is el lehet érni, ha az ember az igazság mezején marad, és nem tér le a hazugság ösvényeire. Az sehova nem vezet.

Barna István:

A nagy állomásokon a rendelkezőkön és a táblakezelőkön sok múlt. Ha ők beléptek a sztrájkba, és nem adtak engedélyt állomási mozgásokra, vagy nem fogadták a vonatokat, más állomások is bedugultak. Január 4-én 0 órakor kezdődött a sztrájk, de 20 órakor fel kellett menni a rendelkezőhöz, mert már ott volt az igazgató, a helyettese, a forgalmi osztályvezető, a jogászok: olyan hatan-nyolcan lehettek.

Nagy Gabi volt a rendelkező. Mi is ott voltunk Tótfalusi Miklóssal és Magdikával. Erősíteni kellett, hogy nem törvénytelen, ha nem adja át a szolgáltatást, amikor le akarják váltani. A munkáltató minden elképzelhető módon győzködte őt. Ott kellett lenni szinte éjjel-nappal, hogy tartsuk a lelket nem csak benne, hanem a többi rendelkezőben is.

A sztrájk kezdetén ő volt szolgálatban, számunkra ő volt Nemeček, aki belevágott a sztrájkba, és be is állt Debrecen. Hajnali 4-ig ott kellett lenni mellette, nehogy megfenyegezzék, és végül átadja a szolgáltatást. De ő tartott.

Ezek az események országosan is ösztönzőleg hatottak a nagyobb állomásokra. Ha Debrecen megállt,

akkor megállhat Pécs, Szeged, és így tovább. Volt, ahol enélkül is sztrájkolni kezdtek az emberek, máshol viszont az itt történetekből merítették erőt.

Halasi Zoltán:

Számomra azok a legemlékezetesebb sztrájkok, amelyeket a VDSzSz egyedül szervezett: hiszen embereket kellett mozgósítani, más szakszervezetek pedig ellenünk dolgoztak.

A sztrájk idején gyakorlatilag az irodában laktunk, a kollégák nagy része nem ment haza, mivel hajnalban, szolgálatváltáskor, éjjel-nappal hívtuk a tagjainkat, és győzködtük őket, hogy lépjenek be a sztrájkba. Aki csak tehette, a vidéket járta. A Budapesti Igazgatóságon is volt sztrájkügyelet, a munkáltatóval ezen a szinten is tartottuk a kapcsolatot. Volt, mikor már az ügyeletes igazgatósági ember mondta, hogy menjünk már haza aludni egy kicsit, mert nem fogjuk bírni. Már ők féltettek minket, hiszen ekkor már napok óta ott voltunk.

Hangonyi Zoltán:

Az első éjszaka nehezen indult be a sztrájk: mindössze egy-két vonat állt le. Ezután a munkáltató a nappalos műszakban minden erejével meg akarta akadályozni, hogy megbénuljon a vonatközlekedés, ügyeleti szolgáltatást rendelt el a különféle szolgálati helyeken, berendelte a főnököket, a sztrájkolni akarókat pedig megpróbálták leváltani, a főnökök a kisebb állomásokon beültek a helyükre.



Voltak lokális sztrájkok, ezek fölöttébb érzékenyen érintették a munkáltatót – például Hatvan és Salgótarján között, Kelebiánál, Hegyeshalomban. Akkoriban ugyanis a budapesti nagyobb állomásokon még nem volt elég erős a VDSzSz. Ezután következett az éjszakás műszak, a főnökök az ügyelet végeztével hazamentek. Hétfő este azonban olyan túrok álltak szolgálatba, ahol a többség szakszervezeti tag volt, és sztrájkba is lépett. Nappal viszonylag nyugodt volt a munkáltató, ekkor azonban látni lehetett rajtuk a feszültséget: pusmogni kezdtek. De közben hozzánk is érkeztek a hírek az embereinktől: beállt a Városligeti elágazás, ami kulcsfontosságú volt, itt Kun László volt a forgalmista. Attól kezdve, hogy belépett a sztrájkba, a Nyugatiból nem tudtak kijárni a 100A vonalra a vonatok. Leállt a Keleti, de lebénult Hatvan, és még egy sor másik állomás is. Hét óra körül jött a műszakváltás, este 10 órakor pedig már nagyon szorult a hurok Pest körül. Ekkor már csak a szobi vonalon tudtak bejönni a vonatok, minden más állt. A munkáltató emberei úgy szaladgáltak, mint a mérgezett egerek, de nem akarták elárulni, hogy milyen nagy a zűr. Mi ezt persze már tudtuk. A 120A és a miskolci vonalat Bárány Balázs és Záhonyi Zsolt hathatós közreműködésével sikerült megfogni.



Bárány Balázs:

Először Városliget elágazáshoz mentünk ki Kozma Janival, ahova a munkáltató részéről kisvártatva megérkezett Lipusz Ferenc is, és buzgón nekilátott, hogy kiszögelje a váltókat. Jani nem engedte, hogy kivegye a váltószöveget a szekrényből. Lipusz erre elkezdte feltűrni az inguj-

ját. Jani odament hozzá, megmutatta elég méretes karizmait, és megkérdezte: „Mi van, verekedni akarsz?”. Kérdésére nemleges választ kapott. Ezután elmentem Rákosra, ahol az állomásfőnök hepciáskodott: felmentem a toronyba, ahol két hölgy – egy rendelkező és egy táblázó – lépett sztrájkba. Aztán jött az állomásfőnök, hogy leváltsa a rendelkezőt. Én meg nem hagytam. Elég sokáig ott voltam, éjfél után mentem csak haza, hogy pihenjek egy kicsit. Záhonyi Zsolt váltott engem, az állomásfőnök mindvégig ott sertepergelt, majd beült az asztal mögé azzal a felbuzdulással, hogy majd ő nyomkodja a gombokat. Zsolt pedig mindannyiszor egy vonalzóval ráhúzott a kezére: ne csinálja. Rákos állomás utána tartotta magát. Én olajos vargának hívtam az állomásfőnököt, aki Fradiból került Rákosra azután, hogy egy komplett olajszállító szerelvény szőrén-szálán eltűnt. Nem is lett meg soha. Ez egyébként még jóval a sztrájk előtt történt. Ettől a megszólítástól aztán úgy felment a cukra, hogy ki kellett hívni a mentőket.

Feledy István:

Rákoson volt egy komolyabb eset, ahol a vasútbiztonsági őrök nem engedtek be minket a toronyba. Közben hallottuk, hogy a sztrájkoló tagunk segítséget kér. Megpróbáltunk fölmeni hozzá, de útközben két biztonsági őrrel találkoztunk, akikkel dulakodni kezdtünk a lépcsőfeljáróban, mert nem láttuk jogosnak a fellépésüket. Ilyen helyzetben a tisztségviselők miért ne adhatnának jogi segítséget, védelmet a munkavállalók részére? Aztán az állomásfőnökkel is történt valami, neki a feje vérzett. Vele szerintem nem én kerültem

konfliktusba, bár jobban visszagondolva lehet, hogy mégis történt ott valami. Rákos állomáson a munkáltató feltűnően vehemens volt: csapkodni kezdett, indulatoskodott. Máshol csak udvarias kísérleteket tettek a váltók kiszögelésére, amiről általában hagyták is magukat lebeszélni.

Az ominózus eset után Rákosra is kijöttek a rendőrök, de tanácsstalanok voltak: elvégre mégsem garázda elemek verekedtek össze egymással, hanem jogi érvek hangzottak el pro és kontra, amibe a rendőrök nem tudtak beleszólni. Nyilván próbálták a megegyezés irányába terelni a dolgokat, de hathatós rendőri intézkedés sehol nem történt: senkit nem állítottak elő, bilincseltek meg, vagy vezettek ki.

Sok helyen a vasút egyébként a rendőrségtől várta a rend helyreállítását. A kiérkező rendőrök azonban tudták, hogy a sztrájk nem az a kategória, amibe bele kellene avatkozniuk. A vasúti forgalom, közlekedés lebonyolításával nem voltak tisztában, úgyhogy inkább csak riogattak a rendőrséggel, igazi megoldást egyik fél sem várhatott tőlük.

Hangonyi Zoltán:

Később a munkáltató azt akarta, hogy az emberek nyilatkozzanak arról, hogy részt kívánnak-e venni a sztrájkban, ezután a sztrájkot fontolgató vasutasokat leváltotta.

Mi úgy véltük, hogy sürgősen nyilatkozni, mivel bármikor lehet csatlakozni a sztrájkhoz: akár úgy is, hogy valaki ledolgozik pár órát, aztán fogja magát, és sztrájkba lép. Erről a nappali körkonferencián meg is

egyeztünk a MÁV vezetésével. Ettől függetlenül a szegedi vasútigazgató csak erőltette a dolgot.

Erre az ominózus körkonferenciára azonban a vasútigazgató nem hívta meg Remete Miklóst, a VDSzSz szegedi területi vezető ügyvivőjét – annak ellenére sem, hogy a vezérigazgató elrendelte: minden területi vezetőnket meg kell hívni, hogy ők is beszámolhassanak a helyi viszonyokról. Hiába parancsolt rá a vezérigazgató a vasútigazgatóra, Miklós már nem tudott volna beérni a körkonferenciára. Így aztán nem maradt más választás, mint bekapcsolni a Remete irodájában lévő telefont a körkonferenciába. Úgyhogy ő innen értékelte a helyzetet. Remetének azonban üzenetrögzítő telefonja volt, és felvette azt a részt, amikor a vezérigazgató kijelentette, hogy nem kötelező az embereket nyilatkoztatni a sztrájkhajlandóságukról.

Szegeden azonban ennek ellenére nyilatkoztatni akarták a szolgálatba álló esti műszakot. Remete fogta magát, felhívta a vasútigazgatót – aki a szolgálatváltás idején természetesen ügyeletben volt – és elmondta, hogy ne akarjon ilyet tenni, mert a vezérigazgató korábban azt mondta, hogy erre nincsen semmi szükség. Ezzel fogta magát, és bejárt a telefonba a felvételt. Mi ezalatt épp az operatív bizottságban voltunk. Egyszer csak berohan Sipos Pista: felháborító, amit művelünk, hogy a VDSzSz lehallgatja a körkonferenciát. De ha megtudja, ki volt az a biztberes, úgy kirúgja, hogy a lába nem éri a földet.

Én meg adtam alá a lovat: Hát, Pista, a háború már csak ilyen, zajlik az információs hadviselés is. Ez a sztrájk pedig tényleg háború volt. Valójában persze semmit nem hallgattunk le, de számunkra is csak később derült ki, hogy valójában mi is történt.





Cseh Béla:

Miskolcon már leváltottak mindenkit, egyedül a kocsvizsgálók sztrájkoltak. Az állomáson négy osztályvezető-helyettes meg a munkatársaik rohangáltak, mi pedig hadakoztunk velük: műszaki vizsgálat nélkül márpedig nem mehet el a vonat. Akkor kitalálták, hogy az egyik kolléga fékpróbázza a vonatot. Mondják nekem, hogy van egy műszaki ember, aki megcsinálja a fékpróbát: ugye nincs ellene kifogásom. Nem volt. Gyorsan szoltam is a kocsvizsgálóknak, hogy jöjjenek ki. Akkor kijött 15-20 ember, megálltak karba tett kézzel, és nézték, mit csinál a nagyfőnök. Kérdezi tőlük: mi van, meg akartok verni? Mondom, de hogy Lajoskám, de hogy akarunk megverni, csak én a sztrájk alatt is fontosnak tartom az oktatást. Mondtam a kollégáknak, hogy jöjjenek ki, és nézzék meg, hogyan kell szabályosan megcsinálni a vonatvizsgálatot meg a fékpróbát. Te úgylis ebből vizsgáztatod őket, biztos meg tudod mutatni, hogyan kell ezt a gyakorlatban is csinálni. Még vagy 10 percig ott állt, aztán elment. Valahogy csak megcsinálták a fékpróbát, a mozdonyvezető pedig a vonatvizsgálatot: átnézte a zsúfolásig tömött vonatot, menesztették, és már indult is. A sajtó véletlenül épp arra járt, gondolom a tévések valahogy kiszagolták, hogy balhé van. A kamera jelenlétében mondom neki: vezér úr, ne induljon el, mert a vonatban üzemveszélyes sérülés van. Ha elindul, veszélyezteti az utasok testi épségét. Hozzátettem, hogy a vonatveszélyeztetés bűncselekmény. Erre megállt. Kétszer is körbejárta a vonatot, majd kijelentette, hogy ő ugyan nem lát semmiféle sérülést. Mondom neki, hogy jól figyeljen, mert ehhez kell a 20-30 éves szakmai gyakorlat.

Gyere ide, a harmadik kocsihoz: a bal felső hatos féktuskó megrepedt. Tudod az utasítást: törött, repedt féktuskóval nem lehet elhagyni az állomást. Hú, tényleg. Cserélni kell. Nosza, akkor cseréljük ki. Igenám, de a peron felőli féktuskóval volt a gond, a helyi utasítás szerint azonban nem lehet peronon cserélni: nem volt mit tenni, ki kellett sorozni a kocsit. Rendben, kisorozták. Erre mondom nekik: baj van, nincs, aki kicserélje a féktuskót. Hogyhogy nincs? – kérdezik. A féktuskós is sztrájkol. De semmi akadálya, tisztelt osztályvezető urak, itt a kalapács, neki lehet állni. És bizony nem cserélte ki senki, a végén a mozdonyvezető vizsgálta meg a vonatot. Két kocsi összezsúfolták az utasokat, és így sikerült csak nagy nehezen elindítani.

Hab a tortán, hogy akkoriban még jutalom járt az üzembiztonságot veszélyeztető sérülések felfedezéséért. Ennek mértéke 15 ezer forinttól 50 ezerig terjedt. Megírtam az eseménykönyvet, és vártam, hogy felhívjanak az igazgatóságba, ahol majd nyilván megdicsér Dudás igazgató, hogy milyen figyelmesek voltunk. Ezután pedig ünnepélyes keretek között átadják a jutalmat, ahogy szokták. Három nap után rájuk szoltam, mert ezt általában pár nap alatt lezongorázták. Végül szolt a számfejtő: gyere, Béla írd alá, mert itt vár rád 15.000 Ft. Szerintem én voltam az egyetlen tisztségviselő, aki sztrájk közben még jutalmat is kapott.

Tóth Tiborné (Magdika):

Rám a legnagyobb hatással a nagy sztrájkunk volt, ami 1999. január 4-én kezdődött. Nem lehetett látni a végét, és igazából ez volt benne a leghátborzón-

gatóbb. Tudtuk, hogy már erősek vagyunk és a többi szakszervezet nélkül is meg tudjuk csinálni, de az erőviszonyok percről-percre változtak. Ekkor igazolódott be, hogy mennyire jól sikerült kiépíteni a hálózatunkat. A Debrecen területen kívüli vasutasokkal is tartottuk a kapcsolatot: honnan jön az IC, hol nem megy át, segítettük egymást, és szóltunk, ha valahol nem sikerült megfogni, mert átengedték fékpróbázás nélkül is. Fantasztikus volt. Már nem éreztünk fizikai fáradtságot, nem éreztük, hogy napok óta nem aludtunk, nem mosakodunk, nem ettünk: fejtől-lábig aludtunk két órát, ha nagy sokára végül mégiscsak lefeküdtünk.

A munkáltató óriási ellenállást tanúsított: nagy erővel készültek minden szolgálati helyen, ahol sejthető volt, hogy a tagjaink sztrájkba lépnek. Nagy Gabi volt Debrecenben a rendelkező: egy nagyon vékony, filigrán fiúcska volt, akit akkor csak Nemeček Ernőnek hívtam. Bejött az igazgató, az állomásfőnök és még jópáran, körbefogták, megpróbálták lebeszélni a sztrájkról: fenyegetéstől kezdve minden elhangzott. Gabi a sztrájk kulcsfigurája volt, ezért is őt célozták meg: ha ugyanis sztrájkol, azzal más munkaterületek is lebévülnek. A munkáltató mindent elkövetett annak érdekében, hogy rábíriák a sztrájk feladására. Közben mindenhol jöttek a faxok és a telefonok: igenis nagyon hatékony a sztrájkunk, minden beállt, és nem közlekedik vonat. Aztán a Kossuth Rádió bement, hogy elesett Miskolc és Debrecen is. Mi persze tudtuk, hogy ebből ez szó sem igaz. Barna Pista a toronyban volt, én meg az irodában maradtam Szabó Monikával, az irodavezetőnkkel. Felhívtam a Kossuth Rádiót, és megkérdeztem, honnan veszik, hogy Debrecenben nincs sztrájk, mikor én látom, hogy száz százalékosan tartjuk magunkat. Mindössze annyit feleltek, hogy autentikus forrásból kapták ezt az

információt. Megkérdeztem, hogy ez pontosan kit takar? Kiderült, hogy a MÁV kommunikációs szakembere nyilatkozott nekik. Erre azt mondtam nekik, hogy pillanatnyilag a legautentikusabb hírforrásnak maguk a sztrájkolók számítanak. Letették a telefont. Nem telt el 10 perc, és állig felfegyverzett kommandósok jöttek be az irodánkba. Mindent felforgattak, a papírkosarakat kiborogatták, az íróasztalokon matattak. Az állomásfőnök is velük volt. Csak egy köpeny meg papucs volt rajtam. Körbefogtak, és a januári hidegben kivettek az irodából, de semmit nem közöltek velem. Szerencsére volt annyi lélekjelenlétem, hogy a mobiltelefonomat még sikerült zsebre vágnom.

Barna Pista ekkor már visszafelé jött a toronyból, mivel a munkáltató nem tudta megtörni Nagy Gabit. Az RTL Klub meg pont lekamerázta, ahogy kihoznak engem a rendőrök az irodából. Úgyhogy ezt bejátszotta a híradó is, a gyerekeim a TV-ben látták, ahogy az anyjukat viszik. A folyosón kartondobozok voltak, egyet azonnal az RTL Klub operatőrének a fejére borítottak, hogy ne tudjon tovább filmezni. Barna Pistát pedig kizárták a másik folyosóra: teljesen elszigeteltek minket egymástól, engem elvittek az állomás Nyíregyháza felőli végére, és kiraktak. Ott maradtam a sínek között egy köpenyben és egy papucsban, onnan kellett visszakutyagolnom.

Eszembe jutott, hogy a telefon a zsebemben van. Felhívtam a sztrájkbizottságot, ahol Gelencsér Laci vette fel a telefont, és elmondtam neki a történetet, nehogy azt higgyék, hogy összeomlott a sztrájk Debrecenben. Kérdeztem, hogy mi legyen, mit csináljak? Akkor felhívott Gaskó Pista, és neki is elmeséltem, mi történt velünk. Megkérdezte, hogy félek-e. Persze, hogy félttem. Azt mondta, hogy vissza fog hívni. Rövidesen csöngött is a telefonom. Kiderült, hogy a belügyminiszter szerint





bombariadó van a debreceni állomáson, és emiatt ürítették ki az épületet. Majd arra kért, hogy ne tegyem le a telefont. Így is tettem, ő pedig kérdezgette, hogy mit látok az állomáson. Mondtam, hogy tele van várakozó utasokkal, sokan a jegyeiket akarták visszaváltani, a pénztárak előtt sorokban állnak az emberek, az irodákban pedig dolgoztak. Egyedül a mi irodánkat ürítették ki. Az ajtó előtt egy kommandós állt: csak a szeme látszott ki, és állig fel volt fegyverezve. Pista azt mondta, hogy nyugodtan menjek oda hozzá, mert át fogja adni nekem a kulcsot. Így is történt, én pedig bementem az irodába. Pokoli látvány fogadott: mindent kiborítva, felforgatva találtam. A hőpapíros faxkészülékben bátorító üzenetek sorakoztak: „tudjuk, hogy ott vagy, veled vagyunk!” Mindenhol kaptuk a faxokat, ahol tudták, hogy magamtól biztos nem hagytam el az irodát.

Sokan nem mertek visszajönni azok közül, akik addig az irodában voltak. Nem tudom, mennyi idő telt el, mire magamhoz tértem. A kommandósok eltűntek, én pedig kinéztem a folyosóról a Petőfi térre, és láttam, hogy minden utas, minden MÁV-os dolgozó odakint volt, engem ott hagytak az irodában. Ezek szerint nem féltettek a bombától. Ez nyilvánvalóvá tette számomra, hogy az egész bombariadó csak mondvacsinált ürügy volt.

Valószínűleg azzal hívtam fel magamra a figyelmet, hogy betelefonáltam a Kossuth Rádióba: mit tapasztal ez a nő? De a sztrájkot nem sikerült letörniük, sőt, az még inkább beerősödött. Borzalmasan lassan telt az idő, vártuk a híreket a tárgyalások alakulásáról. Azok a percek sokszor óráknak tűntek. Sokan kezdtek kifáradni, nagyon kemény munkával tudtuk csak tartani bennük a lelket, hiszen szünet nélkül nyomás alatt voltak. Sokan féltek.

Ozsváth Mária:

A sztrájk idején a VDSzSz székházában is volt bombariadó: kutyás emberek jöttek, ki kellett üríteni a házat: a robbanószerkezetet keresték. Aztán befutott Balázs, és mondta, hogy egy nagyon fontos levelet meg kell írunk, úgyhogy mi nem hagytuk el az épületet. Mondtam is neki, hogy nekem még egy „neveletlen” gyermekem van. Nagyon reméltem, hogy sehol nincs bomba, ami felrobbanhatna. Aztán elvonultak a kutyás emberek, végül is nem találtak semmit, és a levél is időben elkészült.

Tóth Tiborné (Magdika):

Január 5-én éjszaka volt egy körkonferencia, mi a mobilmon próbáltuk tartani a kapcsolatot a VDSzSz központtal, mert nagyon sok jel utalt arra, hogy lehallgatják a vasúti telefonokat. Szerintem ezt is lehallgatták. Gaskó Pista kérte, hogy tartsunk ki, ne adjuk fel, mert találkozott Sipos Istvánnal, és alá lesz írva a megállapodás.

A versenyszférához képest óriási elmaradásban volt a vasutasok keresete, egyik napról a másikra éltek, nem beszélve arról, hogy milyen munkahelyi körülmények között keresték meg ezt a keveset is. Csodálatos emberek segítettek nekünk. Annyi problémás helyzetet kellett megoldani, hogy nem mindig tudtunk kimenni az emberek közé. Debrecenben Tótfalusi Miklóssal szerkesztettük a Hírmondót, amire minden fejleményt rámondtunk. Miklósnak írói vénája volt, forgalmi dolgozó lévén pedig nagyon nagy hatással volt az emberekre.

Január 5-én már nagyon feszült volt a helyzet. Rengeteg volt a konfliktus. Volt olyan forgalmista tagunk, akinek szolgálati lakása volt, és a munkáltató megfenyegette, hogy kiteszik a szűrét. Ugyancsak négyszemközt fenyegették meg azokat is, akikkel a MÁV tanulmányi szerződést kötött: nekik azt mondták, hogy nem tanulhatnak tovább. Hátborzongató dolgok történtek, és tényleg nagyon erősnek kellett lenni ahhoz, hogy ennek ellenére valaki mégis sztrájkba lépjen. És megcsinálták, mert arra volt szükség, hogy minél többen sztrájkoljanak. Arra törekedtünk, hogy a szolgálati helyeken szolgálatátadáskor mindig jelen legyen egy-egy tisztségviselőnk is, és ne tudják megfélemlíteni az embereket. A munkáltató felkereste a sztrájkoló családját: az asszony kétségbeesetten telefonált a férjének, hogy ne sztrájkoljon tovább, mert tönkreteszi a családjukat. Ilyen esetekkel óránként szembesültünk. Ezzel egyébként egyeseknél pont ellentétes hatást ért el a munkáltató: még jobban felhergelték a vasutasokat. Aznap este már azt éreztem, hogy kezd kifolyni a kezünkből az irányítás, és hiába fújnánk le a sztrájkot, az emberek nem hagynák abba, mert annyira feldühítették őket ezekkel a galád húzásokkal. Annak is híre ment, amit az irodában műveltek velünk, meg a sok hazugságnak, ami ezt kísérte. Amikor egy IC-vonatot véletlenül mégiscsak sikerült eljuttatni Debrecenbe, lementem, és kijelentettem, hogy nem engedem tovább fékpróba nélkül. Nem volt senki, aki a fékpróba-hoz szükséges vizsgával rendelkezett volna. A végén Guba Sándorral, a gépészeti főnökkel is szembe kellett szállnom a magam 150 centijével. Akkor is hívtam a Napló szerkesztőségét. A média sok esetben nagy segítségünkre volt: másnap hatalmas betűkkel jelent meg, hogy a MÁV veszélyezteti az utasok testi ép-

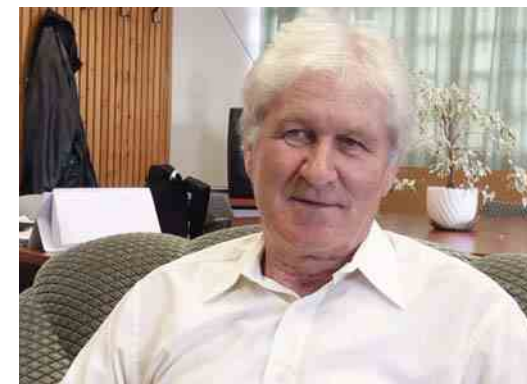
ségét, mert fékpróba nélkül kívánja közlekedtetni a vonatokat.

Úgy éreztem, hogy egy másik dimenzióban élek. Egyáltalán nem éreztünk fizikai fáradtságot, jelen voltunk a sztrájk minden rezdülésében és pillanatában. És emiatt is vártuk, hogy pozitív híreket kapjunk a VDSzSz tárgyalódelegációjától.

Fábián Kálmán:

Szombathelyen eléggé elavult berendezés található: helyszíni állítású váltók, vonóvezetékes váltók. Itt a váltókezelő tevékenysége határozza meg a forgalmat. A III. toronyban volt a sztrájkközpont: ha itt nem dolgoztak, akkor a másik két toronyban is leállt minden. Az 1999-es sztrájk idején a munkáltató egyszer meghívott egy tárgyalásra. Hajnali két órakor kezdődött – ez röviddel azután volt, hogy elindult a sztrájk. Ott ültek a meghatározó vezetők. Mondtam nekik, hogy csak akkor megyek át tárgyalni az igazgatóságra, ha addig Szombathelyen nem történik semmi. Mert több alkalommal tettem kísérletet arra, hogy leváltsák az embereket a III. toronyban.

Odamentem a tárgyalásra. Kábé félórája egyeztettünk, amikor hívtak, hogy a toronyban leváltották a vezetők a váltókezelőt, és megindul a közlekedés. El lehet képzelni, milyen jó kedvem kerekedett ettől. Faképnél hagytam őket, távozás előtt csak ennyit mondtam nekik: emberek, ezzel hosszú időre be is fejeztük a tárgyalásokat.





Gelencsér László:

A 99-es sztrájk annyiban különbözött a korábbiaktól, hogy egyedül a VDSzSz nem fogadta el az akkori bérajánlatot, egyedül mi hirdettünk sztrájkot. Már a sztrájkot megelőzően is kiélezett volt a helyzet, de a 99-es volt az, ahol a munkáltató minden – törvényes és törvénytelen – eszközt bevetett, hogy letörje a munkabeszüntetést: megsarolták a tisztségviselőinket, a sztrájkoló munkavállalókat. Több helyen például egyesével behívták a munkavállalókat, a főnökök pedig felhántorgatták múltbéli ügyeiket, a fegyelmi vétségeket. Ez alól csak Sipos István vezérigazgató volt a kivétel, aki korrektül viselkedett a sztrájk alatt, vezetőtársai viszont magára hagyták a konfliktusban: nem a megoldást keresték, hanem még inkább cukkoltak, hergelték minket.

Január 5-én este, Sipos István halála előtti napon nagyon közel kerültünk a megállapodáshoz, és ez csak és kizárólag a vezérigazgatóval folytatott tárgyalásoknak tudható be. Én például gépész vezető ügyvivőként pár órával a halála előtt beszéltem vele négy szemközt. A sztrájkban kimagasló arányban vettek részt a kocsisvizsgálók, ami súlyosan érintette a vonatközlekedést. Ők már akkor is nagyon kitartó csapatot alkottak. Emiatt nyilván a másik oldalnak is fontos volt a megállapodás. Sipos István ezen a megbeszélésen azt mondta nekem: belátja, hogy a kocsisvizsgálóknak is kell valamit adni, és egy további juttatást ígért, amivel a követeléseik teljesültek volna. Már csak papírra kellett volna vetni. A többi munkavállalóról Gaskó Istvánnal tárgyalt. Korrekt kapcsolatban voltunk, olyannyira, hogy a VDSzSz elnöke és a vezérigazgató kettesben elindultak Pusztaszabolcsra: ez

is mutatja, hogy megállapodás-közeli helyzetben voltunk.

Gaskó István:

A mikor egy kedélyes beszélgetés alkalmával szóba került, hogy Pusztaszabolcson milyen hősiességgel sztrájkolnak a tagjaink, és milyen heves harcok dúlnak arrafelé, Sipos István felvetette, hogy menjünk oda, és nézzük meg a saját szemünkkel. Fogtuk magunkat, beszálltunk az autójába. Kitétte a megkülönböztető jelzést, mert az nagyon fontos volt számára, és nekivágtunk az Andrassy útnak. Budapest határáig sem jutottunk el, amikor olyan sűrű ködbe kerültünk, hogy harapni lehetett. Úgyhogy visszafordultunk.

A rövidke utazás során megbeszéltük, hogy elég közel vagyunk a megállapodáshoz. Sipos István lehetőséget látott arra, hogy a követelések egy részében megegyezzünk. Ezzel váltunk el egymástól, amikor visszatértünk a Vezérigazgatóságra.

Persze, a megállapodást nem dolgoztuk ki részleteiben, de arra határozottan emlékszem, hogy egyezségünk nagyon fontos eleme az volt, hogy a bérkövetelés egy részét teljesíti a MÁV: reggel létre is jöhetett volna a megállapodás, és ezzel a sztrájk véget ért volna.

Halasi Zoltán:

1 999. január 5-én Pusztaszabolcson kényszerrel akarták leváltani az embereinket, és nagyon feszült volt a hangulat. Felhívtam Gaskó Istvánt, a VDSzSz elnökét, és tájé-

koztattam a kialakult helyzetről. Épp a vezérigazgatónál volt, így átnyújtotta a telefont Sipos Istvánnak.

Pusztaszabolcson sok tagunk volt, és elzártuk Dunaújvárost, a Dunaferrt, az egész pécsi vonalat. Hatalmas galibát okoztunk: a dunaújvárosi Dunaferr kiszolgálása érdekében a munkáltató megkísérelte megfélemlíteni a tagjainkat, illetve leváltani őket legalább annyi időre, amíg az a pár vonat leközeledik. Ez nem sikerült, mert a váltókezelő őrhelyet Feledy István őrizte. Stratégiai pont volt, ettől aztán feszült lett a viszony: ezt szerette volna a vezérigazgató és a VDSzSz elnöke közösen rendezni, nehogy tettelegességig fajuljon a konfliktus.

Feledy István:

Számomra azért emlékezetes a 99-es sztrájk, mert a végeken kisebb ütközetek zajlottak: az egyik állomást bevettük, a másik elesett. Ekkor még nem volt egyértelmű, hogy milyen esetekben szabályos a dolgozók leváltása, és mikor nem az. Ez aztán kisebb csatákat eredményezett, ami általában abban nyilvánult meg, hogy a munkáltató próbált leváltót keríteni, amikor kiderült, hogy a munkavállalók sztrájkba léptek: előfordult, hogy a sztrájkőrök közül egyik-másik akár 20 órát is szolgálatban volt, egyesek két műszakot is lehúztak egyhuzamban. Jellemző volt, hogy az állomásfőnök vagy valamelyik vezető beosztású ember próbált meg beállni a sztrájkolók helyére, bár némelyikük talán még a helyi berendezések használatára jogosító vizsgával sem rendelkezett.

Jogászokból, helyi vezetőkből, kiképzett emberekből álló különítmények járták a vidéket, megszállták a

szolgálati helyeket, és a sztrájkoló munkavállalókat presszió alá helyezték: így próbálták rávenni őket szolgálatuk átadására. Ebből adódtak aztán a konfliktusok: bele lehet-e nyúlni a berendezésekbe a sztrájkoló munkavállaló szolgálata alatt. Sok helyen a dolgozók nem bírták ezt a nyomást. Segített, ha a VDSzSz tisztségviselője is mellettük volt: ilyenkor ugyanis sokkal burkoltabban fogalmazták meg a fenyegetéseket, és senkit nem lehetett megfenyegetni azzal, hogy például kiteszik a szolgálati lakásából.

Folyamatosan a sztrájkolókkal kellett maradni, mert a munkáltató brigádjai éjszakánként jöttek autóval, majd körbevették a kollégákat. Pusztaszabolcson például megkérdezték a jogászok, hogy fizikailag megakadályoznám-e, ha leváltanák a sztrájkoló dolgozót. Ebben a zavaros jogi helyzetben nagyon pörgött az agyam, hogy mitévő legyek. Végül azt feleltem, hogy aktívan nem, de felfekszem a váltóállító emeltyűkre, és inkább ne próbáljanak meg leszedni onnan. Még be is mutattam, hogyan csinálnám. Ezen elgondolkodtak, és inkább nem kockáztatták meg a közelharcot.

Mi is hallottunk keményebb fellépésekről, de ezek sosem léptek át egy bizonyos határt. A fontos szolgálati helyeken múlt a vasúti közlekedés. Nem véletlen, hogy ezeken folytak a nagyobb harcok, hiszen meg is béníthatták az adott vonal forgalmát. Pusztaszabolcson egy vagy két éjszakát töltöttünk el, és sikerült fenntartani a dolgozók lelkesedését. Nem egy csoportos munkáltatói látogatást sikerült kivédeni, a szolgálatokat pedig végig lehetett vinni. A műszakváltás mindig új helyzetet teremtett, általában ezidőtájt voltak a konferenciák is, mert mi sem tudtuk, hogy a szolgálatba álló munkavállalók közül hányan csatlakoznak a sztrájkhoz. Ilyenkor derült ki, hogy melyik területen lesz erősebb a sztrájk, de



előfordult, hogy egy-egy vonalat fel kellett adni, mert a műszakváltáskor érkezett dolgozó nem vállalta fel a sztrájkot. Más helyeken viszont lehet, hogy épp az ellenkezője történt.

A vasúti közlekedés kaotikus volt. Volt, amikor a munkáltató azt hitte, hogy egy vonalon zavartalan lesz a vonatközlekedés, de mégsem így alakult, de olyan is történt, hogy valaki meggondolta magát, és műszak közben kezdett el sztrájkolni. A MÁV a nemzetközi vonatokat minden áron közlekedtetni akarta. Ebből adódtak az utazóközönséget negatívan érintő fejlemények. Azt hiszem Görögországból érkezett egy nemzetközi expressz, ami valameddig eljutott, és az éjszakát egy közbenső állomáson kellett tölteni, mert az ottani munkavállalók sztrájkoltak. Természetesen, a vonaton volt világítás, fűtés, de ettől még biztos nem lehetett kellemes élmény az utasok számára. Ilyenkor jött a kerülő, de néha ez a próbálkozás is félbeszakadt. Az egyik éjszaka épp Városliget elágazáson voltam, és akkor már az operatív bizottságba több jelzés érkezett, hogy az említett vonatnak csak be kellene már végre futni a Nyugatiba. Keménynek kellett lenni. Másrészt viszont a munkáltató felelőtlenségét mutatta, hogy a nemzetközi vonatokat a sztrájk ellenére mégis beengedte a hálózatra, vagy esetleg továbbküldte egy biztonságot jelentő állomásra, noha a célba érkezés erősen kétséges volt.

Gelencsér László:

Már a sztrájk kezdete előtt nagyon határozottan felszólítottuk a munkáltatót, hogy jelentsen be nemzetközi személy- és áruforgalmi korlátozást –

nemzetközi egyezmények alapján sztrájk esetén ez a teendő. Ennek célja pont az, hogy egy külföldről érkező, utasokkal teli vonat ne akadjon el. Talán csak a sztrájk 3. vagy 4. napján tették csak meg ezt a bejelentést, az elején nem hitték, hogy a VDSzSz képes lesz zavart okozni. Így azonban sokkal rosszabb lett a helyzet: szörnyű volt. Az operatív bizottságba például sírva telefonált egy kisgyerekes anyuka, mások meg könyörögtek, hogy hadd jussanak el az úticéljukhoz. Iszonyú nyomás volt rajtunk. A munkáltató eközben 16-17 kocsis vonatokat indított el suttyomban, feltéve, hogy sikerült személyzetet találni rá, és kijáratot is tudott kezelteni. A sztrájk kezdetén fűtőkben lógtak rajtuk az emberek, de nem jutottak megszire. A második, harmadik naptól kezdve azonban hiába indították útnak a szerelvényt: az utasok nem akarták megkockáztatni a kiszámíthatatlan vonatozást. Senki nem tudta megmondani, hogy meddig fognak eljutni. Volt, amikor egy-egy fővonalon megindult a közlekedés, és hosszú szerelvények vágtáztak üresen Debrecen irányába.

Nagy viták voltak a határ túloldalán várakozó, vagy az ország területére befogadott vonatokkal kapcsolatban – ez különösen Hegyeshalomról és Kürtösről volt elmondható. Az operatív bizottság döntött arról, hogy hol, mikor és milyen vonat közlekedhet. A sztrájk idején sok mindenről kellett felelősséggel dönteni: a meleg üzemeknél például nem akartuk, hogy a kohó berohadjon, így elengedtünk pár szénvonatot. Bizonyára sokak számára ismert, hogy van egy kiváló mellékvonali- és tolatómozdonyunk, amit a Dacia gyártott. Egyszer csak hívnak Békéscsabáról, hogy ugye mehet a Dacia? A fűtőházba? Persze. Menjen csak nyugodtan. A munkáltató azonnal intézkedett, majd kisvártatva saját tagjaink hívtak engem felháborodva, és kérdőre vontak, hogy miért



engedtük el a Dacia-expresszt, amikor már jó ideje Békéscsabán vesztegelt. Én mindvégig abban a hiszemben voltam, hogy egy Dacia mozdony tér vissza a honállomására, és bizony sikerült elindítanom a Dacia-expresszt. Később aztán ismét elakadt valahol.

Máthéné dr. Bertók Judit:

A sztrájkok közül számomra is az 1999-es volt a legdrámaibb, mivel a sztrájkkövetelések megfogalmazásakor kijelentettem a kollégáimnak: a nyakamat teszem rá, hogy ez a sztrájk jogszerű lesz. Amikor kézhez kaptam a sztrájk jogszerűtlen voltát megállapító elsőfokú bírósági végzést, úgy éreztem, összedől körülöttem a világ. Ez csak a jogi része volt, persze, nem csak ezért volt emlékezetes.

Az első fokú végzés előzménye az volt, hogy a MÁV a bíróságtól a sztrájk jogellenességének megállapítását kérte, mi ezzel párhuzamosan az ellenkezőjét kértük: mondja ki, hogy jogszerű a sztrájk. Szerintem a Fővárosi Munkaügyi Bíróság legbutább bírónőjét sikerült megnyerni, aki fölhívott telefonon, és megkért, hogy legyenek szíves egy-két dokumentumot bevinni. Így is tettem, majd a bírónő nekem szegezett egy nagyon szívbemarkoló kérdést: mikor jár le a VDSzSz mandátuma? Akkor én már sejtettem, hogy ebből nagyon nagy baj lesz. Mondtam, hogy a VDSzSz egy társadalmi szervezet, és nem jár le a mandátuma. Kiderült, hogy az üzemi tanácsokkal keverte a dolgot.

Kérelmünkben arra hivatkoztunk, hogy a sztrájk nem lehet jogszerűtlen, mivel nincs érvényes kollektív erejű bérmegállapodás a MÁV-nál. Hozzátettem, hogy a MÁV-nál 1998-ban voltak üzemi tanács-választások – akkoriban még a Munka törvénykönyve szabályozta, hogy mikor kell az ÜT-választásokat megtartani. A bírónő erre azt felelte, hogy emlékszik, hallotta a rádióban, hogy a MÁV-nál is volt ÜT-választás. Ekkor újabb rettegés fogott el: tényleg nagyon nagy bajban vagyunk. Átadtam az összes dokumentumot a választási eredményekről, a jegyzőkönyveket, és mindent, amit csak kért. Ez kedden történt. Pénteken behívtak a Fővárosi Munkaügyi Bíróságra. A MÁV képviselőjével együtt mentünk be a földszinti kezelőirodába, hogy átvegyük a végzést. A kezelőirodában nagyon rendesek voltak, mert behívtak egy hátsó helyiségbe. A sajtó képviselői ezalatt a folyosón várakoztak. Kibontottam a borítékot, és kis híján elájultam: a sztrájkot jogszerűtlennek tartotta az elsőfokú bíróság. A sajtó rögtön nekem esett, ahogy kivettem a lábam az irodából. Mondtam, hogy nem tudok nyilatkozni, és ezzel sarkon fordultam, de csak jöttek utánam. Próbáltam meglógni, hogy minél előbb beérjek a Benczúr utcába, és mégse a sajtóból tudják meg a VDSzSz-ben, hogy jogszerűtlen lett a sztrájk.

Borzalmas élmény volt. A bírónő abból indult ki, hogy három reprezentatív szakszervezet van a MÁV-nál – a MOSZ, a VSZ és a VDSzSz –, így a két másik reprezentatív szakszervezet és a munkáltató aláírásával létrejött a kollektív szerződéses bérmegállapodás, tehát az ellene folytatott sztrájk jogellenes. Mivel a MOSZ és a VSZ a munkavállalók legalább felét képviselte, a bírónő úgy volt vele, hogy a többséget biztos nem akadályozhatja meg a kisebbség a kollektív szerződés megkötésében.



Megírtam a fellebbezést, és megkérdeztem munkaügyi bíró ismerőseim véleményét: mit gondolnak, mi lesz a másodfok kimenete? Azt mondták, hogy szakmai döntés esetén jogszerűnek nyilvánítja bíróság a sztrájkot, politikai döntés esetén pedig ismét jogellenes lesz. Így is történt. Az indoklás igen rövid volt, a másodfokú bíróság egy az egyben helybenhagyta az elsőfokú bíróság végzését. Ezután a Legfelsőbb Bírósághoz fordultunk: június 9-én megszületett a jogerős végzés. Eszerint tényleg jogszerű volt a sztrájkunk, mivel nélkülünk nem lehet kollektív szerződéses megállapodást kötni.

Az elsőfokon eljáró bírónő sehogyse bírt belenyugodni ebbe: az Alkotmánybírósághoz fordult, mivel alkotmányellenesnek tartotta a Munka törvénykönyve kollektív szerződéskötésre és reprezentatív szakszervezetekre vonatkozó rendelkezését. Cirka öt év múlva döntött az Alkotmánybíróság: a bírónőnek nem adott igazat.

Az elsőfokú döntés után Bárány Balázs levelet írt a Fővárosi Bíróság elnökének, amiben azt fejtegette, hogy a szóbanforgó bírónő annyit ért a szakmájához, hogy inkább takarítónőnek kellene állnia, és ebben a minőségében talán hasznosabban tölthetné el munkaidejét. Ez persze nem segített a további pereskedésekben, el lehet képzelni, hogy ezek után milyen rendkívüli népszerűségnek örvendtünk a Fővárosi Munkaügyi Bíróságon.

Ozsváth Mária:

A sztrájk idején reggeltől késő estig meg nem álltunk. Amikor bizonyos kérdésekben dönteni kellett, akár naponta többször is tartottunk körkonferenciát.

Reggelente általában körbehívogattuk a területi irodákat, hogy megtudjuk, mi történt az éjszaka folyamán, volt-e valami probléma.

Le kellett gépelnem az írásos anyagokat, az újabb és újabb megállapodás-tervezeteket, intézni kellett a sztrájkjal kapcsolatos papírmunkát, és mindezt úgy, hogy a sajtó egyfolytában a nyakunkon lógott: szabályosan vissza kellett őket tartani, de még így is előfordult, hogy valaki fogta magát, bekukucskált az ablakon, sőt, volt, aki be is ment a tárgyalásra. Nem vártak semmire. Nem volt könnyű. Főleg az a része nem, amikor öreg nénikék telefonáltak, és kifejtették, mennyire felháborító, amit művelünk, és szegény kormányt miért nem hagyjuk békén.

Gelencsér László:

A z elején nem volt rossz hangulat a sztrájkanyagokon: rotyogtak a bablevesek, a sültök, a hentes barátaink közelsége pedig egyúttal azt is jelentette, hogy mindig akadt valami finom sült szalonna, főtt kolbász, debreceni vagy virsli. Ezekből falatozhattunk, ha a Vezérigazgatóságról jövet betértünk a székházba. Matracokon, hálósákban, fotelben hunytunk, de volt, aki csak a padlón dőlt végig. Sok kávé fogyott. Természetesen, pia nem volt a sztrájkok alatt, mert tiszta fejre volt szükség. A szolgálati helyek egy részében is hasonlóan mentek a dolog, elvégre tél volt, a disznóölések ideje. A kollégák bedobták a közösbe, amijük volt: egy-két szalonnát, hurkát, kolbászt. A sztrájkanyagokon szünet nélkül főzték a teát, és az emberek többnyire kártyázással ütötték agyon az időt. A sztrájkoknak általában megvolt a



hangulatuk, ilyenkor sok tartózkodó, szakszervezeti iroda klasszikus szakszervezeti tanyává változott.

Mivel kiszámíthatatlan volt a közlekedés, sokan meg sem kíséreltek hazamenni: volt, aki öt napot is lehúzott a sztrájk tanyán. Megvolt a kis kuckója, ahol aludhatott. Ha pedig szakszervezeti tisztségviselő volt, még inkább ott maradt, és szervezte a sztrájkot.

Barna István:

A sztrájk idején egy zártkörű fórumot szerveztek a Járműjavítóban, ahova berendelték az állomásfőnököket, csomóponti főnököket, igazgatókat, és Katona Kál-

mán közlekedési miniszter eligazítást tartott nekik. A lényege az volt, hogy a VDSzSz célja ezzel a sztrájjal nem a magasabb bérfeljlesztés, hanem csak az új kormányt támadja, és az MSZP áll a sztrájk mögött. Megfelelési kényszerből a szolgálati vezetők egy része még rá is tett erre pár lapáttal. Balla Károly például kijelentette ezen a fórumon, hogy be kellett volna börtönözni a VDSzSz vezetőit, az elnökség tagjait. Ezt a történetet más szolgálati vezetők mesélték el nekem, hiszen én nem voltam jelen.

Volt olyan mondata, amikor már a többi szolgálati vezető huhogott, mert olyan kijelentésekre ragadtatta magát, amivel már átlépett egy határt.



1999. január 6.



Gaskó István:

AVDSzSz Benczúr utcai székházában épp a megállapodás elemeivel foglalkoztam, itt ért Sipos István halálhíre: úgy emlékszem, hogy a titkárság értesített engem. Ekkor vált számomra nyilvánvalóvá, hogy a megállapodásunkból nem lesz semmi. Azonnal elindultam a MÁV Andrassy úti székházába.

Nem érdemes sok energiát fektetni az olyan kijelentések felidézésébe, amit többen megfogalmaztak. Olyanokra gondolok, hogy Sipos István a sztrájk miatt halt meg, és ezért én, mint a sztrájkot hirdető szakszervezet vezetője kiemelkedő felelősséggel tartozom. Ezeket a mondatokat az indulatok születték. Azt gondolom, hogy azóta mindenki számára nyilvánvalóvá vált, hogy a vezérigazgató nem a sztrájk miatt halt meg. A legnagyobb munkáltató vezetőjeként különféle stresszhatások érik az embert. Ha jól tudom, Sipos Istvánnak korábban is voltak szívpanaszai. A mai napig nagyon sajnálom a halálát, hiszen emberileg kiváló viszonyban voltunk. A főiskolán fölöttem járt, de egy kollégiumban laktunk, időnként összefutottunk. Amikor Záhonyból Budapestre került vezérigazgató-helyettesnek a szabadidőnkben, fehér asztal mellett sok mindent átbeszélünk. A munka miatt sosem volt köztünk feszült viszony.

Sipos István két oldalról is nyomás alatt volt: egyfelől lojális akart lenni a vasutasokhoz, másfelől viszont

a főnökei, a kormány arra presszionálta, hogy a sztrájknak mielőbb vessen véget. Katona Kálmán, az akkori közlekedési miniszter nagyon érzéketlen volt. A sztrájk előestéjén legalább egy órát beszéltem vele telefonon, és azt tapasztaltam, hogy teljesen elzárkózik a munkavállalói érvek elől. Eltökélte magát, hogy mindenáron leveri a sztrájkolókat, és ebbe az irányba presszionálta a vezérigazgatót is.

Szerintem attól várnak ilyet, akiben hosszútávon gondolkodnak, ezért is vélem úgy, hogy Sipos Istvánt nem akarták eltávolítani a MÁV éléről. Később, a Fidesz kormányzása idején megalapították a Sipos István-díjat, aminek első kitüntetettje Siklós Csaba korábbi miniszter lett. Ez is arra utal, hogy az orbáni konzervatív körök tisztelték a vezérigazgatót.

Katona Kálmán az 1999-es sztrájk nagyon negatív szereplője volt. A televíziókamerák előtt hőbörgött. Kijelentette, hogy Gaskó magánvagyonra is rámegegy a sztrájkra, amit végül jogerősen jogszerűnek nyilvánított a bíróság. Így sem nekem, sem a szakszervezetnek nem kellett fizetnie. Sajnos, hasonló dolgokkal fenyegették a munkahelyek egy részében is a sztrájkban résztvevőket.

Kercsmarik Katalin, a nyékládházi forgalmista a január 8-i bírói végzés kihirdetését követő éjszaka a főnökével volt szolgálatban, aki egész éjjel azt hajtogatta, hogy beperelik a jogszerűtlen sztrájk miatt, és rámegegy minden vagyonra. Ezt nem bírta lelkiileg elviselni, és önkézzel vetett véget az életének.

Ez messze a legsúlyosabb eseménye volt ennek a konfliktusnak.

Máthéné dr. Bertók Judit:

István január 5-én éjfélét érkezett vissza a VDSzSz székházába. Nagyon pozitívan értékelte a helyzetet, elmondta, hogy az autóban mindent megbeszéltek, és reggel folytatják a tárgyalást, mert nem kizárt, hogy megszűnik a megállapodás. Nagyon felszabadultnak éreztem magam. Abban maradtunk, hogy István reggel részletesen elmondja, miről egyezett meg Sipos Istvánnal, és közösen megszövegezzük a megállapodás-tervezetet. Ezután hazamentem. Reggel negyed 8, fél nyolc körül az Andrássy úton jöttem be dolgozni, és láttam, hogy épp kirakják a fekete zászlót a Vezérigazgatóság épületére. Fogalmam sem volt arról, hogy mi történt: a gyerekeket vittem iskolába. A VDSzSz-be érve tudtam meg Marikától, hogy a vezérigazgató meghalt. Így aztán sosem vettük papírra az előző éjszaka megbeszélést.

Gelencsér László:

A sztrájk idején a vasút működését felügyelő operatív bizottság tagja voltam. Január 5-én este hazamentem, hogy aludjak egy keveset. A reggeli órákban jöttem vissza, de akkor már a Vezérigazgatóság épülete előtt állt a mentőautó. Sipos István halála nagyon rányomta a bélyegét a sztrájkra, és hatalmas felelősséget rótt ránk. Úgy döntöttünk, hogy nem függeszthetjük fel a sztrájkot, mivel nem mi okoztuk a halálát: Sipos Istvánt magára hagyták ebben a nagyon súlyos konfliktusban.

Minden vezérigazgató függ a tulajdonostól, akit 1999-ben Katona Kálmán közlekedési miniszter testesített meg. A vezérigazgatók keze meg van kötve, azóta sem tudom megítélni, hogy konkrétan milyen utasítást kaphatott Sipos István. Egy biztos: az akkori kormánynak nem állt érdekében, hogy ez a konfliktus még tovább gyűrűzzön. Talán félretájékoztatták a döntéshozókat, és azt sugallták nekik, hogy a VDSzSz ügysem tud nagyobb zavart okozni a hálózaton. Az biztos, hogy kormánykörökben döntöttek el, hogy szükségtelen megállapodni az elégséges szolgáltatásról, és inkább törjék le a sztrájkot. Akkor tértek észhez, amikor egy-két nap alatt mégsem omlott össze a sztrájk, hanem egyre erősödött: azokon a vonalakon is csatlakoztak a kollégák a munkabeszüntetéshez, ahol korábban még vígan szaladgáltak a vonatok. Drámai helyzet volt. Ennek láttán a vezérigazgatót talán a megállapodásra utasíthatták, és nem akarták tovább fokozni a konfliktust.

Tóth Tiborné (Magdika):

Gasztor Pista január 6-án, a reggeli telefonos körkonferencián jelentette be Sipos István halálhírét. Azt mondta, hogy nagyon nagy baj van, és a megállapodás, amiről az este beszélt, többé már nem lehetséges. Első döbbenetünkben nem akartuk elhinni, hogy ez megtörténhetett, szinte lebénultunk a hír hallatán. Nem lehet, hogy nincs többé. Mi nem ezt akartuk. Sipos István nagyon sok mindenben mellettünk állt. Nem tudom, miért fordították a halálát ellenünk. Ez embertelen és megálázó húzás volt. Szántó Laciék, a gépészek, és még na-



gyon sokan feljöttek a területi irodára: együtt gyászoltuk Sipos Istvánt.



Barna István:

A területen mindenkit letaglózott Sipos István halála. Január 6-án szerdán reggel jelentették be a halálát. A munkáltató az eligazításon a VDSzSz-re próbálta hárítani a felelősséget, és aljas módon megpróbált előnyt kovácsolni belőle. Én éppen a toronyban voltam, amikor közölték a halálhírért. Kiabálva berontott Balla Károly, a munkáltató képviselője: ti szemét állatok, megöltétek a vezérigazgatót! Mi nem is tudtuk hirtelen mire vélni a dolgot, ez a kirohanás nagyon megdöbbenett minket. Kijelentette, hogy összehívja az állomás összes munkavállalóját, és nézzünk az emberek szemébe. Több mint száz embert rendelt oda, majd előadta, hogy Sipos Istvánt a VDSzSz gyilkolta meg.

Éreztük, hogy a munkavállalók nekünk adtak igazat. Senki nem mert felszólalni, vagy ellentmondani a munkáltatónak. Én elmondtam, hogy a sztrájkkal nem Sipos István halála volt a célunk, nem mi öltük meg. Az utazók, kocsivizsgálók kitartottak mellettünk, de a forgalom részéről Tótfalusi Miklós felállt, és kijelentette, hogy a gyászra való tekintettel arra kéri a dolgozóit, hogy szerda éjfélig függesszék fel a sztrájkot. Miklóst érzelmi-
leg nagyon megviselte a dolog, szerintem jobban ismerte Sipos Istvánt, mint én. Ezután hazament, aludt rá egyet, majd csütörtökön bejött a munkahelyére. Itt szembesült azzal, hogy milyen szemét módon folytatja a terrort a munkáltató – tekintet nélkül a gyászra. Ezt látva kijelentette, hogy ismét sztrájkba kezd, és erre buz-

dította a többieket is. Ekkor viszont már csak kevesen követték példáját. A forgalmi dolgozók közt volt egy váltótisztító – Karádi Istvánnak hívták – aki a sztrájk teljes ideje alatt kitartott, nem adta fel. Megfenyegették, hogy kidobják a szolgálati lakásából, mire ő azt mondta, hogy elvei vannak, egyetért a sztrájkkal, és mindvégig kitart. A forgalmi dolgozók közül csak ő sztrájkolt szerdán. Csütörtökön, pénteken páran csatlakoztak hozzá, de már korántsem voltak annyian, mint hétfőn vagy kedden. Debrecenben a kocsivizsgálók és a jegyvizsgálók, vezető jegyvizsgálók viszont tartották magukat: nem menesztettek, nem vizsgálták át műszakilag a vonatokat.

Kénytelenek voltunk taktikázni, mert nem tudtuk, hogy kik lesznek sztrájkterők. Azokat a rendelkező, táblakezelő, forgalmi szolgálattevő tagjainkat, akikről tudtuk, hogy bevállalásak, előre kioktattuk a teendőkről. Amikor felhívta őket a munkáltató azzal, hogy leváltanák-e a kollegájukat, igent mondtak. Akkor kocsival elmentek értük, behozták a munkahelyükre, át is vették a szolgálatot, majd öt perc múlva sztrájkba léptek. A munkáltató megörült, mert mindent kezdetett előlről, és egy újabb sztrájkterőt kellett kerítenie. Ezt többször eljátszottuk, sajnos, csak kevesen merték ezt bevállalni. Egy-egy ilyen esettel órákat nyertünk. A munkáltató pedig elbizonytalanodott, és utána már csak azokat környékezték meg, akikről biztosan tudták, hogy nem fognak sztrájkolni.

Bárány Balázs:

Sipos Istvánnal én magam is jó kapcsolatot ápoltam: többször találkoztunk az irodájában, illetve az irodáján kívül, fehér asztal mellett. Empatikus és karizmatikus ember



volt. Szerette a vasútját. Engem váratlanul ért a halála, nem tudtam az általa gondosan titkolt betegségéről. Január 5-én a Budapesti Igazgatóságon egy eligazítást tartott, amin Gaskó Pistával mi is részt vettünk. Arról beszélgettünk, hogy ők ketten elutaznak a Feledy István által őrzött pusztaszabolcsi váltókezelő őrhelyre, mivel addigra még a vezetés körében is egymásnak ellentmondó híresztelések kaptak szárnyra az ottani állapotokról.

Jó hangulatban váltunk el egymástól. Hogy a csudába ne! Semmi okunk nem volt arra, hogy ne szeressük egymást. Egyikünk sem volt hülye, mindegyikünk tudta, hogy a sztrájkkövetelés teljesítése nem Sipos Istvánon múlik, hanem a tulajdonoson.

Késő éjjel telefonon beszéltem Gaskó Pistával, és elmondta, hogy végül mégsem mentek el Pusztaszabolcsra. Mint később kiderült, Sipos István a nemzetközi tárgyalóban pihent le. Előzőleg megbeszéltük, hogy reggel kijön Rákosra, és együtt megnézzük, hogy milyen állapotok uralkodnak arrafelé. Rákoson is erősködött az állomásfőnök, és mindenáron le akarta váltani az embereinket. Valamikor a kora reggeli órákban mentem ki az állomásra a VDSzSz Benczúr utcai székházából, és láttam, hogy tényleg áll a vasút. Felhívtam Sipos István titkárságát, és érdeklődtem, hogy merre van a vezérigazgató, hiszen megígérte, hogy ő is kijön Rákosra. Mondták, hogy még alszik. Hát jó, akkor aludjon. Abban maradtunk, hogy később még keresem.

Már világos volt, olyan hét óra körül lehetett. Valamivel később hívott Gaskó Pista, és kérdezte, hogy halottam-e, hogy meghalt a vezérigazgató.

Értelemszerűen letaglózott a halálhíre.

Gaskó Pista többször is beszélt Katona Kálmánnal, az akkori közlekedési miniszterrel, és már körvonalazó-

dott valamiféle egyezség. Ezt Sipos István halála keresztül húzta, hiszen ezután olyan hangulatot lehetett gerjeszteni, ami ellehetetlenítette a VDSzSz követeléseinek teljesítését.

Ezután viszont roppant nemtelen támadás ért minket: megpróbálták Sipos István halálát összefüggésbe hozni a sztrájkunkkal. Gusztustalan eljárás volt, finoman szólva is fura bárkit megvádolni azzal, hogy szerepet játszott egy emberélet kioltásában. Évekig minket tartottak felelősnek a haláláért, talán még ma is akadnak olyanok, akik a VDSzSz-t okolják a történetekért.

A helyzet végképp tarthatatlanná vált, amikor a bíróság jogellenesnek minősítette a sztrájkot: visszavontuk a sztrájkfelhívásunkat, felfüggesztettük a sztrájkot. Ezután a másodfok is helyben hagyta az elsőfok elmarasztaló végzését, végül 1999 júniusában a Legfelsőbb Bíróság mondta ki, hogy a januári sztrájkunk jogszerű volt. Addigra viszont már annyira elvették az emberek kedvét a sztrájktól, annyira megfélemlítették őket, hogy augusztusban hiába hirdettük meg újra: viszonylag kevesen vettek volna részt benne. Így aztán jobb híján sikerült megegyezni a MÁV-val, és sikerült elkerülni a sztrájkot, ami – utólag visszatekintve – nyilván kudarcra volt ítélve.

Ozsváth Mária:

Aznap éjjel, amikor Sipos István halálhírét bejelentették, én voltam az ügyeletes. Az emberek tudták, hogy biztos van valaki a VDSzSz központjában, és éjszaka is szünet nélkül csörögtek a telefonok. Ez az időszak nagyon megviselt. Voltak notórius betelefonálók, akik – hangjukból ítélve – nyugdíjasok lehettek. Mindig azzal



jöttek, hogy milyen alapon merészelünk mi a kormány ellen sztrájkolni. Mondhattuk, hogy a szakszervezet a munkáltatóval áll bizonyos fokig „harcban”, nem lehetett meggyőzni őket. Idős koruk ellenére némelyek szörnyen alpári stílust engedtek meg maguknak. Ebben mindig annak volt része, aki éppen felvette a telefont.

Volt, amikor a kollégák megsajnálta, és egy ideig ők vették fel a telefont, időnként én is lepasszoltam egy-egy embert, de ez nem mindig sikerült, így elég sok minden csapódott le rajtam.

Az elnök részére például különböző baljós üzeneteket kellett volna továbbítanom, de ezek nélkül is volt épp elég baja. Volt olyan időszak, amikor a Vezérigazgatóságon leráztak, ha tárgyalásra időpontot akartunk kérni, a folyosón nem köszöntek olyanok, akiknek azelőtt semmi bajuk nem volt velünk. Persze, akadt olyan is, aki még szóba állt velünk.



Máthéné dr. Bertók Judit:

Nem csak telefonon érkeztek a Marika által említett fenyegetések, hanem többségében öregek kézírásával, nyílt postai levelezőlapokon is. Elsősorban Gaskó Istvánra és a családjára irányultak. Ezek a fenyegetések hozzám kerültek, és volt olyan, hogy zaklatás miatt feljelentést tettünk, de a rendőrség nem tudta megállapítani, hogy kik lehettek az elkövetők.

A presszióhoz az is hozzájárult, hogy a másik két reprezentatív szakszervezet elnöke – Borsik János és dr. Márkus Imre – a sztrájk idején körbehaknizta a tévétársaságokat, ahol már a bírósági döntés előtt fennen han-

goztatták, hogy jogellenes a VDSzSz sztrájkja, hiszen ők aláírták, így van érvényes kollektív szerződéses megállapodás a MÁV-nál. Ez ellen pedig – mint mondták – csak jogszerűtlenül lehet sztrájkolni.

Tóth Tiborné (Magdika):

Ez a sztrájk nagyon sok embert megviselt. Nem ettünk rendesen, nem ittunk elég folyadékot, így a végére már tiszta seb volt a szánk, alig tudtunk beszélni. Fizikailag is kezdtünk teljesen leépülni. De végig kellett csinálni, és ezért lett számomra az 1999-es a nagybetűs SZTRÁJK. Akkor tényleg azt hittem, hogy beledöglöm – hiába voltunk már jóval felkészültebbek, mint a kezdeti időkben. Aztán január 8-án délben abba kellett hagyni, amikor a bíróság első fokon jogellenesnek nyilvánította a sztrájkot.

Akkor következett az újabb tragédia. Ez érzékelteti leginkább, hogy mit kellett az embereknek elviselniük: Kercsmarik Katalin öngyilkos lett. Képtelen volt feldolgozni a folyamatos pszichés nyomást, ennek elviseléséhez ugyanis rendkívüli lelkierőre volt szükség. A temetésén Gaskó Pista mondta a gyászbeszédet. Rengetegen eljöttek, ott volt az egész VDSzSz. Nem csak kint volt hideg, hanem a lelkünkbe is hidegség költözött. Arra gondoltam: Istenem, megérte? Hiszen emberek haltak meg. Szörnyű volt. Remélem, hogy mindenki tanult ebből az esetből, és soha nem fogja elfelejteni Kercsmarik Katalin nevét. Ő a sztrájk hőse.

A kisebb állomásokat a Skodámmal jártuk végig. Ezek a szolgálati helyeken ugyanis elszigetelődtek a sztrájkolók, és nagyon magukra voltak utalva. Nem érezték a közösség erejét, és nem tudtak erőt méríteni belőle.

Kercsmarik Kati is rettenetesen ki volt szolgáltatva a munkáltató kénye-kedvének.

Sok más társához hasonlóan ő is állta a sarat, nem vette fel a munkát, bármivel is fenyegette őket a munkáltató. Volt, aki magához szorította az átadókönyvet, úgy akarták kitépni a kezéből.

Mindenki saját habitusa szerint dolgozta fel a történetet. És volt, akinek ez nem sikerült.

Bárány Balázs:

Kercsmarik Katalin öngyilkossága után a VDSzSz különböző sajtóközleményekben adott hangot tiltakozásának, de ezekkel nem igazán törődött a média, ami ebben az esetben nem tett tanúbizonyságot szociális érzékenységről. A MÁV sem mutatott semmiféle empátiát, úgy-hogy Katalin a mi mártírunk maradt, ami nem is baj, az viszont már igen, hogy a következményekből senki nem volt hajlandó okulni. A vasút még csak rosszallásának sem adott hangot, hogy ilyen munkahelyi légkör egyáltalán kialakulhatott, aminek aztán ez lett a következménye.

Barna István:

A 2000-es sztrájk alkalmával Katona Kálmán Püspökladányba látogatott, ahol egy újabb fórum keretében arról próbálta meggyőzni a munkavállalókat, hogy ismét politikai sztrájkról van szó. Elmondta, hogy csak akkor biztosíthatja a vasutat a támogatásáról, ha a MÁV-nál munkabéke van.

Ezen a fórumon jelen volt az igazgató és a helyetese is, Katona beszédét kifütyülték, bekiabáltak neki, Gaskó Pista tényszerű hozzászólását pedig megtapsolták. Akkor az igazgató megkérdezte, hogy a miniszter urat miért nem lehet megtapsolni. Erre őt is kifütyülték, üvöltözni kezdtek a teremben. Úgy éreztem, hogy még egy rossz beszólás, és menten kikergetik a minisztert az igazgatóval együtt. Nem sok kellett volna ahhoz, hogy ne tudja épségben elhagyni a termet. Szabályos lincshangulat alakult ki. Ráadásul, ez pont egy vasutas városban, Püspökladányban. A pódiumon ült a csomóponti főnök is, aki öreg, ravasz róka volt: a szemével csipentett egyet-egyet, így biztatva a dolgozókat: mondjátok csak. A mi pártunkat fogta. Katona azóta valószínűleg már megbánta, hogy Püspökladányba jött.

1999-ben a VSZ akkori Debrecen területi tisztségviselője a munkáltatóval együtt járta a szolgálati helyeket, és elmondták, hogy a VDSzSz sztrájkja politikai indíttatású, és nem a munkavállalók javát szolgálja. Kabán kis híján megverték a munkáltatót, a VSZ tisztségviselőjét pedig kizavarták, megdobálták: nem is mentek oda többször. Egy év múlva ugyanezzel a VSZ tisztségviselővel szerveztem a közös sztrájkot. Többek között eljutottunk Kabára is, és volt olyan, aki kerek-perec kijelentette: Pista, ne haragudj, de köpök egyet! Igazat adtam neki, de azt is elmondtam, hogy a jelenlegi helyzetben a közös fellépés a munkavállalók érdeke, mert csak így érhetünk el eredményt. Nagyon nehéz volt fel dolgozni, hogy azzal az emberrel kell szerveznem a sztrájkot, aki egy évvel korábban még ellenünk hangolta a munkavállalókat. De úgy voltam vele, hogy a Kollektív Szerződés érdekében akár még az ördöggel is összefognék: az Mt szerinti munkáltatás esetén ugyanis 10-20-30%-kal is csökkent volna az emberek jövedelme.



A sztrájkok tanulságai közé tartozik, hogy a sztrájk törőket kiközösítették, főleg azokat, akik még pénzt is elfogadtak ezért: volt olyan sztrájk, amikor szolgálatonként 5000 forintot fizetett a munkáltató.

A sztrájkokat mindig nehezen élik meg az emberek, hiszen ilyenkor óriási stressznek vannak kitéve. Előfordult, hogy azok, akik kitartottak és végigcsinálták, később nem köszöntek a sztrájk törőknek, egyesek köszönés helyett csak annyit mondtak: „Júdás!”. A baráti összejövetelekre nem hívták meg őket, még akkor sem, ha korábban összejárogattak sörözni. Ez aztán pár év alatt fokozatosan megszűnt. Tudunk olyanokról, akik 1999-ben sztrájk törők voltak, de 2000-ben már beálltak a sztrájkba. Mások inkább szabadságra mentek, így legalább nem rontották a többiek sztrájkját.



Halasi Zoltán:

S ipos István halála után nagyon fagyos időszak következett, és ezt az ellenfelei ki is próbálták használni. Az érdekegyeztetés megtorpant. Persze, próbáltuk tompítani a dolgot: Sipos Istvánt posztumusz kitüntettük, amit a család nem vett át. A halálának évfordulóján megjelenő cikkekben még évek múlva is kigyót-békát kiabáltak ránk. Ezt megértem, mert nehéz feldolgozni egy családnak, ha elveszíti az apát, a férjet, de mi erről nem tehattünk. Mi tettük a dolgunkat – azt, amire a tagság felhatalmazott minket, és amiről döntéshozó testületeink határoztak – egyikünk se kívánta a halálát.



1998-ban megváltozott a korábbi, viszonylag békésnek nevezhető viszony a munkáltatóval, és gyakorlatilag a szakszervezetek létrejötte. 2000-ben többek között megszüntették a tagdíjlevonást, amivel óriási gondot okoztak. A budapesti területi szervezetnek akkoriban 3700 tagja volt, a tagdíjlevonás leállítását követően egy hónapon belül elvesztettünk több mint ezer tagot. Egyesével fel kellett keresni az embereket, és megkérni őket, hogy a továbbiakban csak csekken vagy banki átutalással fizessék a tagdíjat. Sziszifuszi munka volt, hónapokig csak ezen dolgoztunk. Ezzel hatalmas károkat okoztak a VDSzSz-nek, és persze, a többi szakszervezetnek is.

Gaskó István:

A 2000-es, közös sztrájk után a tagdíj munkáltatói levonásának leállítását Kátóna Kálmán járta ki: ez a retorzió szinte kizárólag a vasutasokat sújtotta. A munkáltató a továbbiakban nem vonta le a tagdíjakat, így „kalapolni” kellett. Azt gondolhatták, hogy inkább kalapoljunk, mint sztrájkot szervezzünk. Ez rengeteg energiát elvett tőlünk, és tagságunk harmadát el is veszítettük ebben a konfliktusban.

Azt hiszem, hogy elsősorban nem a kormány, hanem a miniszter táplált ellenséges érzelmeket velünk szemben, aki megfelelő helyeken elfogadtatta a vasutas szakszervezeteket sújtó intézkedéseket. A kormány többi tagjával, a miniszterelnökkel akkor sem voltak konfliktusaink.

Hangonyi Zoltán:

Az 1999-es sztrájk után megromlottak a munkaügyi kapcsolatok, ez a szolgálati helyeken a főnök-beosztott viszonyban is megnyilvánult. Különösen azokon a helyeken mérgesedett el a helyzet, ahol viszonylag kevesen sztrájkoltak, de ennek ellenére meg tudták bénítani a vasúti közlekedést. A sztrájk után nagyon éles konfliktusok alakultak ki egyes munahelyeken, erre példa Kercsmarik Katalin esete is.

Ha a MÁV csak a sztrájkot szervező szakszervezetet sújtja ezzel. Sipos István halála után azonban olyan vezetés került a MÁV élére, amelyik nem szakmai, hanem inkább érzelmi oldalról közelítette meg a kérdéseket.

A 2000-es sztrájkot már a másik két reprezentatív szakszervezettel közösen szerveztük: a 99-es sztrájk

után valószínűleg ők is érezték, hogy igaza volt a VDSzSz-nek. 2000-ben viszont elsősorban nem a bér, hanem a kollektív szerződés miatt került sor.

A munkaügyi kapcsolatok a kéthetes sztrájk után érték el a mélypontot. A munkáltató mindent megtett annak érdekében, hogy ártson a szakszervezeteknek. Korábban a tagdíjakat a MÁV vonta le a tagoktól, és utalta át a szakszervezetek részére, ez a vezetés azonban felmondta ezt a megállapodást.

Egyértelmű, hogy a lehető leghátrányosabb helyzetbe akarták hozni a szakszervezeteket és a munkavállalókat is.

Emellett csökkentették a munkaidő-kedvezmény mértékét is, úgyhogy tényleg nagyon nehéz helyzetbe kerültünk. Ez egészen 2002 nyaráig tartott, amikor a kormányváltást követően új vezetés került a MÁV élére.





Sipos István, az ember:

Barna István:

Sipos Istvánnal vasutasnapokon és munkavállalói fórumokon egyaránt találkoztam, mivel ő rendszeresen járta a területeket. Sokadmagammal többször söröztünk, pá-

linkáztunk együtt. Mindig lehetett a társaságára számítani, ha egy-egy ilyen fórum alkalmával felvetették, hogy maradjon még egy kis beszélgetés erejéig. Nagy dohányos volt: alig nyomta el az egyik cigit, már gyújtott is a következőre. Viszont nagyon jó hangulatot teremtett – sok sztorit mesélt Záhonyról meg az oroszokról. Láttam, hogy emberileg és munkáltatóként is elfogadjuk. Korrekt, tisztességes ember volt, és igyekezett minden problémát megoldani. Nem is tudta őt senki szakmailag megvezetni, hiszen végigjárta a ranglétrát. Sajnáltam, hogy meghalt. Sajnáltam, mint embert, de egyúttal azt is sajnáltam, hogy halálával elvesztettük a reményt a megállapodásra. Az volt a benyomásom, hogy kedveli a VDSzSz tisztségviselőit, és szimpatikus volt számára a VDSzSz harcias fellépése.



Gelencsér László:

Az operatív bizottság a sztrájkok idején éjjel-nappal működött. A korábbi sztrájkok esetében ez még élvezetes is volt, mert a kezdet kezdetén fekhelyekkel, enni-innivalóval kínálták a résztvevőket. A 99-es sztrájk esetében azonban már az ivóvizet is korlátozták, nem volt semmi kedveskedés. Egyedül Sipos István hívott át időnként egy-egy falat kajára, ennyire figyelmes ember volt. Azt mondta: gyere Laci, te biztos éhes lehetsz, van egy kis finom kolbászm, vagy csülköm a számodra.

Máthéné dr. Bertók Judit:

A sztrájk előtti tárgyalások már 1998 telén megindultak. Emlékszem, hogy december utolsó napjaiban részt vettem az egyeztetésen, de ezt csak úgy tudtam megoldani, ha a legkisebb gyerekeket a barátnőmnél hagytam, ő vigyázott rá. Este hat óra felé szóltam, hogy most már el kell mennem a gyerekért. Sipos István rögtön felajánlotta, hogy szirénázó autóval odavitet a barátnőm lakására, hogy minél előbb odajussak, és „Judit gyereke ne szenvedjen szükséget”. Ilyen baráti hozzáállása volt annak ellenére, hogy csak mindössze pár alkalommal találkoztunk.

Rakóczy Lajos:

AVDSzSz-t sokszor érte az a vád, hogy l'art pour l'art sztrájkolunk, ha kell, ha nem. Én azt gondolom, hogy egy sztrájk nem örömteli dolog: komoly konfliktust jelent csoportszinten és egyénileg is. Ez olyan helyzet, mint amikor két autó egymással szembe megy, és várjuk, hogy ki rántja félre előbb a kormányt. Ilyenkor komoly nyomás nehezedik mindenkire, és ez igénybe veszi az embert.

Sipos Istvánt többen személyesen ismertük, mivel vasutasként egy vagy két évfolyammal járt fölöttünk Győrben. Záhonyban szocializálódott, és a vasutasok tudják, hogy Záhonyban annak idején alapvetően az átrakás volt a legfontosabb tevékenység. Tegyük hozzá, hogy ez nagyrészt inkább hajcsármunka volt, nem anynyira volt szükség stratégiai gondolkodásra. Azt azért tudni kell, hogy ez elég hektikusan ment, a szovjetekkel nem volt egyszerű: hiába volt mindennapi „planyír”, tervezés, ennek ellenére sokszor teljesen rapszodikus alakultak a dolgok: nem olyan összetételű vonat érkezett, amilyennek kellett volna, és nem is a megadott időben. Emiatt aztán elég sok operatív teendőre volt szükség, gyakran kellett kapkodni. Sipos Pista ehhez szokott hozzá. Szerintem ezt a hozzáállását vezérgazdátorként sem tudta levetkőzni. Úgy gondolta, hogy csak az van elintézve, amit ő elintéz. Ez az attitűd általában a végrehajtó vasutasokat jellemzi: nagyon sok „egy kocsi – két kocsi ügye” volt – akkoriban ezt így mondtuk. Ezek sorsáról is ő akart dönten. Vitathatatlan, hogy Sipos Pista rendes, racionálisan gondolkodó, jó vasutas volt, emberileg pedig nagyon közvetlen. Egy közös, norvégiai uta-

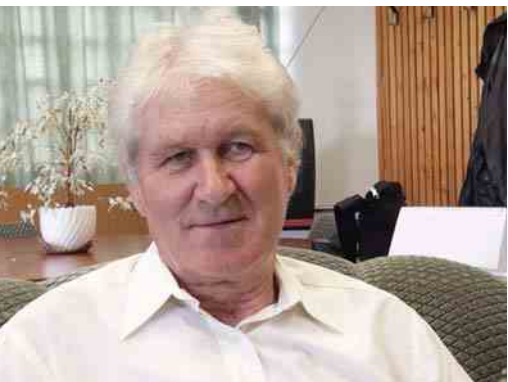
zás alkalmával egy preparált, méretes aktatáskával érkezett, amiből később – meglepetésemre – borosüvegek kerültek elő. Ha dolgozni kellett, akkor dolgoztunk, és tudtuk, hogy ő a főnök. Amikor kinyílt a táska, tudtuk, hogy ettől kezdve már nem főnök, hanem egyenrangú partnerek vagyunk – ha szabad így mondanom, kvázi „ivócimborák”. De fegyelmezett vasutas volt, szolgálatban sosem ivott.

2000-től napjainkig

Bárány Balázs:

2000-ben újabb sztrájkokat indítottunk a kollektív szerződés és a bérfejlesztés érdekében, erre már a VSZ-szel és a MOSZ-szal közösen került sor. Januárban volt egy párnapos sztrájk, amit szerettünk volna folytatni, de a MOSZ ebben nem volt partner: arra hivatkozott, hogy a sztrájkfelhívásban csak három napos időtartamot jelöltek meg. Csak a mozdonyvezetők nélkül tudtuk volna folytatni a sztrájkot, és végül nem éltünk ezzel a lehetőséggel, mert nem akartuk az egységet megbontani. Azt hiszem, ez hiba volt részünkről. Röviddel később egy hosszú, kéthetes közös sztrájk következett, ami gyakorlatilag nagyon kevés eredményt hozott, ráadásul felémésztette tartalékainkat: a sztrájkalapunk gyakorlatilag kiürült. Azt hiszem, mindössze annyi hozadéka volt, hogy az étkezési utalványokat havi 800 forintra emelte a MÁV. Semmi több. A kollektív szerződést végül





abban a formában írtuk alá, ahogy azt korábban a munkáltató felkínálta nekünk. Nem volt sikeres megmozdulás. Meg is lett az „eredménye”: a következő sztrájkra csak a kétezres évek második felében került sor, azt azonban már a VDSzSz egyedül szervezte. A 2000-ben történtek finoman szólva sem tettek jót a szakszervezeteknek: a MÁV nem vonta tovább a szakszervezeti tagdíjat, amire az Mt. értelmében a munkáltatóval való megállapodás esetén lehetőség volt. Így szakszervezetünknek kellett beszednie a tagdíjat. Nem volt egyszerű történet, rengeteg buktatója volt. Erre a korszakra nem szívesen emlékszem vissza. Meglehetősen kilátástalan volt szakszervezetünk jövője. Nagy segítséget jelentett számunkra a Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Önszegélyező Pénztár – VÖKKÖP – léte, amit a VDSzSz alapított: a pénztártagság előnyeit csak VDSzSz-tagok élvezhették. Márpedig szakszervezeti tag csak úgy lehetett valaki, ha a tagdíjat rendszeresen fizette. Így a két szervezet jól kiegészítette egymást, hiszen gyakorlatilag ezért is alapítottuk a VÖKKÖP-öt: azt akartuk, hogy a szakszervezet működését segítse, azon túl, hogy tagjainknak jelentős kedvezményeket is adott. Egy későbbi törvénymódosítás gyakorlatilag kiírtotta a szolgáltatás elvét az önkéntes pénztárakból. Ezért aztán a VÖKKÖP tagsága jelentős mértékben megcsappant, olyannyira, hogy kénytelen volt más önkéntes pénztárral egyesülni. Jelenleg Pannónia Önszegélyező Pénztár néven létezik párezres tagsággal, holott korábban tízezer körül mozgott a taglétszáma. 2000 és 2008 között mind erkölcsi-

leg, mind szakmailag erőt gyűjtöttünk. És vártuk a jobb időket, ami azért el is jött.

Fábrián Kálmán:

A 2000-es sztrájk előtt alakították át az osztályvezető irodáját. Volt egy nagyon jó állapotban lévő bőr ülőgarnitúrája: egy kanapéból és két fotelből állt. Mondta, hogy ezeket átpasszolná nekem. Akkor még nem engedhettük meg magunkat, hogy új bútorokat vegyünk, így kapóra jött nekünk. A kolléganőm pár hétig suvickolta, meg azért akadt rajta egy-két javítanivaló. Az osztályvezetővel a kéthetes sztrájk alatt nagyon összevesztünk. Többször kiabált a munkatársaimmal is. Egyszer felhívott telefonon, és akkor is rázendített. Nagyon megharagudtam rá: tudod te, kivel ordibálj?! Majd ott-hon kedvedre ordíthatsz. De velem nem. Így aztán nem vettem fel neki a telefont. Megfogtam a két fotelt, és kivettem a folyosóra.

A kanapét nem bírtam egyedül felemelni, így amikor később beugrott hozzánk a kolléganőm férje, mondtam neki, hogy tegyük ki azt is! Ő kapálózott ellene, mondván, hogy ez azért talán túlzás, mert mégiscsak jó állapotban lévő bőrgarnitúráról van szó. De én bizony kivettem. Ezzel le is vezettem magamból a hatalmas dühöt, és megnyugodtam. A történetek mély nyomot hagytak az osztályvezetőben, a mai napig felhánytorgatja nekem, hogy kidobtam a nekem ajándékozott bútorait. De nincs harag, jó barátok vagyunk.

Barna István:

2004-ben volt az első olyan helyi konfliktus Debrecen területén, amikor sztrájkot kellett hirdetnünk: a munkáltató Nyíregyházán 47 embert szeretett volna utcára tenni végkielégítéssel, és ez nagyon sok utazó, személypénztáros tagunkat érintett. Az alapszervezet választmánya úgy döntött, hogy hirdessünk sztrájkot, ha a tárgyalásos út nem vezetne eredményre. Délelőtt 10 órakor kezdődött a tárgyalás: rajtam kívül Bárány Balázs, Mózes Tibor és Klupta István volt jelen, de délután kettőig nem sikerült a munkáltatóval zöld ágra vergődni. Azt kértük, hogy vonja vissza a létszámleépítési tervét, illetve a létszámleépítés ne érintsen VDSzSz-tagot. A munkáltató hajthatatlan volt. Mondtuk neki, hogy jól van, de amint kilépünk az irodából, kiadjuk a sztrájkfelhívást, és persze a médiát is értesítjük. Nem hitt nekünk. Visszamentünk a VDSzSz irodába, legépeltük a sztrájkfelhívást, majd kora délután átadtuk a munkáltatónak. Délután négy körül hívott Klupta Pista, hogy tárgytalan a dolog, mert a munkáltatóval két órás egyeztetés után sikerült megállapodni, és vissza is vonta a létszámleépítést. Ez volt a VDSzSz első helyi sztrájk-kezdeményezése.

A következő, szintén helyi sztrájkfelhívásra 2005-ben került sor. Akkoriban a munkáltató a nyíregyházi dízelmozdony-javító és a kocsijavító műhelyt szerette volna bezáratni. A műhelyek tevékenységét át akarta hozni Debrecenbe – viszont az embereket már nem: 87 munkavállalót akartak elbocsátani, közülük több mint negyvenen voltak VDSzSz-tagok. Nem hagyhattuk annyiban a dolgot. Ez egy másfél hónapos folyamat volt, Vajda Lacival megkerestük a tagjainkat, és megkérdeztük

tőlük, hogy hajlandóak lennének-e esetleg egy helyi sztrájkban részt venni. Persze, nem csak a tagjainkkal beszélünk, hanem VSZ-tagokkal, szakszervezetben kívüliekkel is, és úgy láttuk, hogy jó támogatottsága lenne egy helyi sztrájknak. A műhelyek után elkezdtek felmérni a más munkakörökben dolgozó munkavállalókat is, akik szükség esetén rásegíthetnének a műhelyes sztrájkra. Pozitív választ kaptunk a kocsivizsgálóktól, az utazóktól, vezető jegyvizsgálóktól, jegyvizsgálóktól és a forgalmtól is. Miután az egyeztetések nem vezettek eredményre, hivatalosan is meghirdettük a sztrájkot, ekkor már Hatvanból, Békéscsabáról és Budapestről is kaptunk szolidaritási táviratokat, amiben jelezték: készek szolidaritási sztrájkot tartani, és velünk vannak. Ez persze nagyon jól esett, és a sajtóban is híre ment.

Nem tehetünk mást, 2005. május 7-re kitűztük a sztrájkot, ez egy hétfői napra esett. Csak az ezt megelőző héten – csütörtökön – sikerült megállapodni arról, hogy mégsem zárják be a két műhelyt, a létszámleépítés pedig 87 munkavállaló helyett már csak huszonhét embert érintett. Mi viszont ragaszkodtunk ahhoz, hogy egyetlen VDSzSz-tag sem lehet köztük, erre azonban sem írásbeli, sem szóbeli garanciát nem akart adni a munkáltató. Végül azt találtam ki, hogy bólintással jelezze beleegyezését a Gépészeti Üzletág akkori igazgatója. Zsakai László pedig rábólintott.

Ezt követően megkezdődtek a létszámleépítéssel kapcsolatos helyi konzultációk, ahol szembesültünk azzal, hogy VDSzSz-tagok is vannak névsorban. Hat szemközt elmondtuk a helyi vezetőknek: az igazgató rábólintott arra, hogy a leépítés VDSzSz-tagot nem érinthet. Természetesen, ezt nem akarták elhinni. Szünetet kértünk, felhívtuk Bárány Balázst. Beszéltem Zsakaival, aki ezután tájékoztathatta a helyi vezetőket arról, hogy



tényleg nem lehet VDSzSz-tagot elküldeni. A szünet után a munkáltató visszajött a tárgyalóba, és visszavonta az előterjesztését. Egy hét múlva az újabb listán már egyetlen VDSzSz-tag neve sem szerepelt. A szakszervezet feladata szerintem az, hogy elsősorban a saját tagjait képviselje. A két műhely a mai napig működik, és a történetek hatására sokan beléptek hozzánk.

Később beigazolódott, amit már az elejétől fogva tudtunk: a tervezett bezárás háttérében politikai és nem szakmai érvek álltak: Nyíregyházán – Debrecennel ellentétben – fedett műhelyek vannak, ráadásul az előző másfél évben 1 milliárdot költöttek rájuk, és vadonatúj berendezésekkel szerelték fel.

Egy év múlva – 2006-ban – a munkáltató az áru-fuvarozásnál kívánt létszámleépítést végrehajtani, és ez esetben sem sikerült megegyezni. El is kezdtük szervezni a sztrájkot: aláírásokat gyűjtöttünk, plakátokat tettünk ki. A munkáltató a 2005-ben történetekből okulva már a sztrájk puszta hírére kihúzta a tagjainkat a névsorból. Ebben az esetben még csak sztrájkfelhívást sem kellett kiadnunk, enélkül is a tárgyalóasztalhoz tudtuk kényszeríteni a munkáltatót, és sikerült megállapodni vele.

Bárány Balázs:

2002-től kezdve eredményesebbé vált a szakszervezeti munka. A MÁV-val sikerült olyan egyezségeket kötni, amelyek garantálták szakszervezetünk működését. Persze, ez nemcsak a VDSzSz-re volt igaz, hanem a vasútnál képvisellel rendelkező valamennyi szakszervezetre is.

Volt olyan időszak, amikor pár év alatt sikerült lecsökkenteni a napi rendes munkaidőt a mozdonyvezetők esetében 7,2 órára, a többi munkavállaló esetében 7,4 órára. Ráadásul úgy, hogy a bérek nem változtak. Később a pályavasútnál 7,6 órára emelkedett a napi munkaidő, viszont a munkáltató ezt a kéttized órát alapterfejlesztéssel kompenzálta.

2007-ben kollektív munkaügyi vitát indítottunk. Fő követeléseink között szerepelt, hogy a MÁV-Cargo eladásából származó bevételből részesüljenek a vasutasok. Munkavállalói részvényekben is gondolkodtunk, ezeket azonban a törvények csak a MÁV-Cargo esetében tették lehetővé. Ezt tudomásul vettük. Viszont cserébe azt kértük, hogy minden MÁV-munkavállaló megfelelő mértékben részesüljön az eladásból származó bevételből. Erről a vasút vezetése hallani sem akart. Elkezdődött az állóháború.

A kollektív munkaügyi vita keretében a kiszervezett társaságok munkavállalói számára tíz százalékos alapterfejlesztést is követeltünk, ami szintén nem légből kapott ötlet volt: korábban ugyanis egy megállapodás rögzítette, hogy egy társaság kiszervezése esetén a munkavállalók 10%-os alapterfejlesztésben részesülnek. Sajnos, a 2006. évi bértárgyalások alkalmával nem voltunk elég figyelmesek, és nem vettük észre, hogy ez a kitétel határozott időtartamra vonatkozik: 2006-ban még meg lehetett volna hosszabbítani a korábbi megállapodást. De annyira egyértelmű volt számunkra a követendő gyakorlat, hogy fel sem merült bennünk a gyanú. A munkáltató ezt kihasználta, és az ígéret ellenére elzárkózott az említett 10 százalékos alapterfejlesztéstől. Emellett a nyugdíjtörvény módosítását is el akartuk érni, a cél az volt, hogy kedvezőbb feltételekkel lehessen nyugdíjba vonulni. Ezen kívül volt még pár kö-



vetelésünk, ami egytől-egyig arra irányult, hogy mérsékeljük a vasutasokat ért hátrányos megkülönböztetés mértékét. Persze, ez nem csak a vasutasokra volt igaz. Mivel a tárgyalóasztal mellett nem sikerült eredményre jutni, újból leporoltuk a szokásos forgatókönyvet: elkezd-tük a még elégséges szolgáltatásra vonatkozó tárgyalá-sokat, és meghirdettük a sztrájkot.

Szakszervezetünk tisztségviselői sokat elmélkedtek azon, hogy miképpen lehet a rendelkezésre álló erőt a lehető leghatékonyabban felhasználni – figyelembe kel-lett venni a sztrájkkésztséget, a taglétszámunkat, a tá-mogatottságunkat, a magyar ember mentalitását, és még sorolhatnám a szempontokat.

A gördülősztrájkot először Németországban ve-tették be a szakszervezetek. Nem szégyen az okosabb-tól tanulni, így példájuk nyomán kezdtük tervezgetni a miénket. Más kérdés, hogy a térbeli tagoltságot nem tudtuk megoldani, csak az időbelit. Térben azért nem „gördült” a sztrájk, mert a magyar vasutasok nem volt arra foghatók, hogy sejtyszerű sztrájkérdítéseket hozza-nak létre: csak együtt mutattak késztséget a sztrájkra. Ezért aztán maradt az időbeli tagoltság. A sztrájkot az egész vasúti hálózatra hirdettük meg, de csak a kezdetét határoztuk meg. A tárgyalások és a sztrájkkésztség függ-vényében naponta vagy akár óránként értékeltük a helyzetet, és döntöttünk a sztrájk folytatásáról, avagy fel-függesztéséről (a tárgyalások egyáltalán nem haladtak). Egy-egy alkalom akár egy napig, két napig, hat óráig vagy 12 óráig is tarthatott. Aztán elhatároztuk, hogy mikor akarjuk folytatni, amit szintén nem jelentettük be előre, hiszen a törvény akkoriban még nem kötelezett minket erre. Csak egy hozzávetőleges intervallumot je-löltünk meg, nehogy váratlan helyzetbe hozzuk az

utazni szándékozókat. Én egyébként azt tapasztaltam, hogy az utazóközönség nagyon megértő volt.

Gaskó István:

A gördülősztrájkról a német mozdonyve-zetőktől hallottam először. Nem mi talál-tuk ki, ezt férfiasan be kell vallani, viszont nagyon jó megoldásnak tartottuk, hogy az egyébként nem túl nagy sztrájkéronket megnöveljük, és sztrájkkésztségünk nagyobbak tűnjön, mint amek-kora volt. Nyilván mi is elgondolkodtunk azon, hogy mennyire jó, ha két hétig egyfolytában mindenki sztráj-kol, és már a sztrájk felénél immunissá válnak az ellen-érdekelt felek. Ezért sokkal jobbnak találtuk, ha nap mint nap újabb impulzusokat küldünk, és erre a gördülő-sztrájk alkalmas volt.

A korábbi sztrájkoknál a munkáltató röhögött raj-tunk. Kitudakolta, hogy mennyi a sztrájkalapunk, kiszá-molta, hogy körülbelül mennyi ideig fogjuk bírni, és hátradőlt. A gördülősztrájk alkalmával már nem volt ilyen könnyű helyzetben. Ettől függetlenül mi nagyon töre-keztünk a megállapodásra, amennyiben hajlandóságot mutatott volna az egyezsége, bármikor abbahagytuk volna a gördülősztrájkot. De a Gyurcsány-kormány dafke nem engedett, sőt, maga a miniszterelnök is beavatko-zott, aki zsarolásnak, zsaroló potenciállal való visszaélés-nek minősítette a VDSzSz fellépését. Azt hiszem, hogy túlreagálta a dolgot, és megpróbálta hatalmi pozícióját felhasználni a vasutasok ellen. Ezért aztán nem is en-gedte az akkori kormány a megállapodást a vasút veze-tésének, így nem is sikerült eredményt elérni.



A füstös kis kocsmá, amiről a sajtóban lehetett hallani, valójában egy világos, elsőrangú budai szórakozóhely volt. Ez a leírás leginkább Kóka János, az akkori miniszter lelkivilágát mutatja: füstös, sötét belső. Ráadásul ő hívott meg minket oda, amikor tárgyalásokat kezdeményezett annak érdekében, hogy a nagy szocialista utódvállalat, a MÁV átszervezését a szakszervezetek ne akadályozzák – mégha nem is támogatják. Az átszervezés sikere esetén munkavállalói részvényeket, egyszeri jutalmat kaptak volna a vasutasok az átszervezésben való közreműködésükért. Ez az egyszerűség kedvéért később Cargo-s pénzként híresült el. Ezt a Cargo munkavállalói megkapták a többi vasutas viszont csak ennek töredékében részesült, amikor több év múlva végül Orbán Viktor miniszterelnök teljesítette követelésünket. Az új miniszterelnökkel megkötött megállapodás példátlan módon lehetővé tette a sztrájk miatt kiesett munkaórák, munkabérek kompenzálását is.

Barna István:

AVDSzSz történetében elsőként Debreceni területen szerveztünk helyi tüntetést. Ezidőtájt már kiszervezték a MÁV-ból az áru fuvarozást. A munkáltató a kiszervezéssel párhuzamosan létszámleépítést is kezdeményezett. Az egyeztetések ellenére a több mint húsz, létszámleépítésben érintett munkavállaló közül heten VDSzSz-tagok voltak. A szegedi központba jártunk tárgyalni, de csak nem akart engedni a munkáltató. Mondtuk neki, hogy ez esetben tüntetést szervezünk, amit egy helyi sztrájk követ majd. Nem vették komolyan a figyelmeztetést. Lévai Zsolttal már a vonaton elkezdtek

szervezni a tüntetést – a mai napig ő az alapszervezet vezető ügyvivője. Ez hétfőn történt. Két napunk volt a mozgósításra. 2009. június 12-én, csütörtökön, 11 órakor megtartottuk a VDSzSz első alapszervezeti tüntetését a debreceni Cargo-iroda előtt. Közel százhuszan voltunk a tüntetésen. Záhonyból, Mátészalkáról, Nyíregyházáról, Püspökladányból is jöttek kollégák, és természetesen, a Cargo-s munkavállalók közül is nagyon sokan részt vettek. Az egyórás tüntetés a helyi médiát is nagyon érdekelte, a hírt később átvette az országos sajtó is.

Ezután elkezdtek szervezni a sztrájkot. Szerencsére, ekkor a munkáltató megkeresett minket, és sikerült megállapodunk. Az érintett tagjaink a mai napig itt dolgoznak.

Tóth Tiborné (Magdika):

Amikor a MÁV-ot elkezdték feldarabolni, nyilvánvalóvá vált, hogy többségében romák kerültek az elbocsátandó munkavállalók közé, holott pont őket kellett volna megtartani, mivel megfelelő végzettséggel rendelkeztek, és 20 éve dolgoztak a vasútnál. A létszámcsökkentés már csak az utolsó csepp volt a pohárban: egész életükben hátrányos megkülönböztetésben volt részük. Ha például eltűnt valami a munkahelyen, egyből őket vitték el a rendőrök, a továbbképzésekből pedig rendre kimaradtak. Ezek a sérelmek aztán a felszínre törtek belőlük. Nagy erőt adott nekik, hogy nem voltak egyedül, egyenként szerintem nem mertek volna kiállni önmagukért. Nagyon tisztességes emberek voltak, és egyiküknek sem volt munkahelyi problémája. Az igaz-

ságérzetüket nagyon bántotta, hogy épp tőlük akartak megszabadulni. Már nem volt vesztenivalójuk, és utolsó szalmaszálként belekapaszkodtak az Esélyegyenlőségi törvény adta lehetőségbe. Addigra már megjárták a poklok-poklát: minden létező fórumon harcoltak az igazukért, de végül elbocsátották őket. Már csak a per jöhetett számításba.

Közülük öten vállalták fel a pert. A Miskolci Munkügyi Bíróságon olyasmik derültek ki, hogy sokszor én szégyelltem magam a munkáltató helyett. Nagyon kevés roma munkavállaló maradt a vasútnál. Végül az országban elsőként nyertünk meg esélyegyenlőségi pert dr. Kónya Zsuzsival, de Bárány Balázs is sokat segített benne. Annyian voltak a bíróságon, hogy nekünk már nem is maradt szék: joghallgatókkal volt tele a tárgyaló, meg olyanokkal, akiket érdekelt a precedensértékű per kimenetele. A bíróság kimondta, hogy a származásuk miatt bocsátották el őket. A bíróság helyreállította volna MÁV-os munkaviszonyukat, de addigra már máshol elhelyezkedtek, és amúgysem akarták a történeteket még egyszer átélni. A bíróság 500.000 Ft nem vagyoni kártérítést is megítélt nekik.

Barna István:

Az 1999-es és a 2000-es, immár a három reprezentatív szakszervezet részvételével megtartott közös sztrájkot is határozatlan időre hirdettük meg. Ezek a munkabeszüntetések nem azonnal hoztak eredményt, a munkáltató anyagilag, lelkiileg, fizikailag is kifárasztott

minket. A német vasutaknál alkalmazták a gördülő sztrájkot, amiről először a VDSzSz elnökétől hallottunk. Ők is rájöttek arra, hogy folyamatos sztrájk esetén az utasok más közlekedési eszközzel helyettesítik a vasutat. Ilyenkor már nem olyan hatásos a sztrájk. Érdeemes időnként felfüggeszteni, mert így nagyobb nyomást lehet gyakorolni a munkáltatóra, mivel több kára keletkezik. Hiszen a sztrájk egyik célja a gazdasági károkozás, amivel rá lehet venni a munkáltatót arra, hogy mérlegelje, mi éri meg jobban: a tetemes kárt választja, vagy inkább megegyezik a szakszervezettel.

Egy kéthetes sztrájk után a munkavállaló csak a félhavi fizetését viszi haza, de abból is ugyanúgy be kell fizetni a csekkeket. A sztrájksegéllyel a magasabb besorolású munkakörökben foglalkoztatottak kieső jövedelmét nem lehetett teljes mértékben kompenzálni. Egy idő után az emberek is belefáradnak, abbahagyják, és a sztrájk értelmét veszti. Amíg a politika bele nem szólt, úgy tűnt, hogy a gördülősztrájkjal ezt el lehet kerülni, mert a pár órás vagy 1-2 napos sztrájkokkal több kárt tudtunk okozni, mint a folyamatos sztrájkjal. Ezzel a módszerrel a gördülősztrájk hosszú ideig fenntartható.

Persze, a gördülősztrájk koncepciójával nekünk is meg kellett barátkoznunk, de a tagok körében sem okozott osztatlan lelkesedést. Sokaknak nem tetszett, hogy a sztrájk 4 óra, 12 óra vagy 1-2 nap múlva félbeszakad, majd pár hónap múlva újraindul. Az sem segített, hogy a MOSZ és a VSZ nem támogatta, sőt, kifejezetten ellene mentek, és ez helyi szinten nagyon megtépázta a szakszervezetek közti viszonyt.





Fábian Kálmán:

2008 decemberében a hosszú, kilencnapos sztrájk idején minden áldott reggel kijött az állomásra az MTI tudósítója, és megkérdezte, hogy állunk. Azt feleltem, hogy nézze meg az első vágányt. A sztrájk előestéjén még beérkezett egy GySEV-es zöld szerelvény az első vágányra. Akkor még nem volt belőlük annyi errefelé, mint manapság. Ez a szerelvény a kilencből hét napig az első vágányon vesztegelt. Úgyhogy Szombathelyen annyi mozgás sem volt, hogy elvihették volna azt a vonatot. Csak a sztrájk felfüggesztése előtt pár nappal „engedélyeztem”, hogy kihúzzák onnan. Ez amolyan igazi sztrájk volt, a GySEV-szerelvény az első vágányon jelképpé vált: jött a dolgozó, látta, hogy még itt áll, és egyből tudta, hogy nincs megállás, folytatni kell.

Barna István:

Az adott sztrájk soha nem azonnal hozta meg az eredményét. 1999-ben ez még szokatlan volt számomra. Nálunk a sztrájkfenyegetés alapszervezeti szinten meghozta az eredményt, de országosan soha nem értük el a kitűzött célt. Annyi hozadéka azért volt, hogy 2002-ben az új kormány már tartott a vasutas sztrájktól. Látták, hogy '99-ben a VDSzSz, 2000-ben pedig a három nagy szakszervezet közösen teljesen meg tudta bénítani az országot. 2003-ban jelentkeztek a korábbi sztrájkok pozitív eredményei: a reformprémium, ami 3 évig járt, majd

alapbéresítették, illetve egy kicsivel kedvezőbb lett a kollektív szerződés. Aztán a gördülősztrájkok alkalmával, amikor többek között a „cargós” pénzért sztrájkoltunk, Orbán Viktor, az akkor ellenzékben lévő Fidesz elnöke, nyilvánosan jogosnak és reálisnak nevezte a követelésünket, amit hatalomra jutása után teljesített is. Ugyanakkor meg vagyok győződve arról, hogy a jelenlegi hatalom azért módosította a sztrájktörvényt, mert a vasútnál hatásosak voltak a munkabeszünetések.

Ezt 1999-ben nem lehetett megtenni, mivel két-harmados törvényről van szó.

A másik tanulság, hogy a politika mindig rámozdult a vasutas sztrájkokra. Ez ellen semmit nem tehet a sztrájkot hirdető szakszervezet. Magyarországon nincsenek politikamentes sztrájkok. Attól kezdve, hogy a konfliktus politikai síkra terelődött, kicsi az esély a megállapodásra – legyen szó akár folyamatos sztrájkról vagy gördülősztrájkról. Utóbbi esetében a politika nem engedélyezte a megállapodást, és bármit tettünk, nem tudtunk sikereket elérni. Ez csak a következő kormány idején változott meg.

Én korábban azt hittem, hogy a magyar polgár harcosabb, és nem tűr el mindent. Főleg úgy, hogy látjuk, mi megy Nyugat-Európában, és ott mennyire ki mernek állni az emberek magukért, és mennyire képviselik az érdekeiket a hatalommal szemben. Magyarországon nem ezt tapasztalom: itt nagyon kevés az alulról szerveződő sztrájk. Magyarországon az embereket lázítani kell a saját érdekükben. Sokszor persze arra is rájöttem az érdekvédelmi munkám során, hogy a tagokat és a munkavállalókat sem lehet akaratuk ellenére boldoggá tenni. Ez persze nagy közhely, de van igazságtartalma.

Halasi Zoltán:

Azt hiszem, hogy a magánszektorban sokkal hatékonyabb a sztrájk, mint az államban. Előbbinél ugyanis hamar felismerik, hogy célszerű megegyezni. Minek dobnának ki egy rakás pénzt az ablakon? Ezzel szemben a MÁV-ot nem nagyon érdekelte a kár mértéke, mert a sztrájkokból inkább politikai hasznot akartak kovácsolni.

Amikor a munkáltató elfogadta, hogy csak a vonatok 10-20 százaléka közlekedjen, akkor mindig volt megállapodás az elégséges szolgáltatásra. Ha túlzásba estek, akkor meg nem volt. Ez ideológiai kérdés a cég vezetése részéről attól függően, hogy kiszámítható közlekedést vagy káoszt akarnak. A munkáltató rendre a káoszt választotta, valahányszor a politika minket akart bűnbaknak kikiáltani.

Azt gondolom, hogy minden sztrájjal tanult valamit a munkáltató és a VDSzSz. A VDSzSz kénytelen volt beletanulni, mert a munkáltató minden egyes sztrájkra komolyan készült. Az idők során kiképeztük a MÁV-ot is a sztrájk kezelésére. A sztrájkokban Budapest mindig frekvenciált terület, hiszen ha innen nem mennek ki a vonatok, akkor nem is érkeznek.

A MÁV bonyolult rendszer: ha valahol zavar keletkezik, attól csak még nagyobb lesz a káosz. Itt mindig nagy erőket vetett be a munkáltató, és tanult az elmúlt évek hibáiból. Új technikákat talált ki, és olyan lépésekre ragadtatta magát, amelyek 10 évvel korábban eszébe sem jutottak volna. Nyilván mi is levontuk a következtetéseket, így kerülhetett sor a gördülősztrájkra: minek vé-

reztessük ki magunkat? Így is nagyon sok pénzünkbe került. Viszont ezzel a módszerrel hónapokig is lehetett sztrájkolni, hiszen bármikor felfüggeszthettük, illetve folytathattuk a munkabeszüntetést. A gördülősztrájjal a munkáltatót az örületbe tudtuk kergetni: mire fölálltak, hogy megtöröljék a szájukat, addigra már rég abba hagytuk, és készültünk a következőre „gördítésre”. Nehezen is viselték.

Persze, előfordult hosszabb munkabeszüntetés. Volt, hogy egy hétig is itt vesztegelt egy külföldi szerelvény, mert nem tudtak vele mit kezdeni.

Barna István:

Az új kormány 2010. december 22-én bevezette az új sztrájtörvényt, és ezzel szinte lehetetlenné vált a vasutas sztrájk. Maradt a tüntetés és a félpályás útlezárás. Ahogy az a gördülősztrájk esetében is történt, a területünkön eleinte sokan nem értették, hogy miért nem tüntetünk, miért nem sztrájkolunk.

Kétségtelen, hogy a tüntetésnél jóval hatásosabb volt az útlezárás. Ez szokatlan volt a tagjainknak, ennek ellenére megcsináltuk: 71 kocsival négy helyen demonstráltunk, és elég nagy fennakadást okoztunk Debrecenben, Nyíregyházán és Püspökladányban is.

Nyíregyházán két útlezárást is szerveztünk, a belváros pár órára teljesen bedugult. Sokan biztosítottak szolidaritásukról, dudáltak, persze voltak páran, akik nagyon messzire elküldtek minket, de a többség szimpatizált velünk.





A rendőrök nemcsak hivatalból álltak mellettünk. Akkoriban kezdték megnyírbálni a szolgálati jogviszonyukat, elvették a kedvezményüket, így ők is szolidárisak voltak velünk. A közrendőrök, de még a tisztek is arra biztattak négy szemközt, hogy csináljuk, mert ők nem tehetik meg, így mi egyúttal a fegyveresek kinyújtott keze is voltunk, kicsit értük is harcoltunk.

Halasi Zoltán:

A félpályás útlezárásba is bele kellett tanulni. A saját bőrünkön tapasztaltuk meg, hogy merre vannak az optimális helyszínek, hova kapunk engedélyt, hány autóra van szükség a különböző helyeken. Kétségkívül újdonság volt, de idővel megtaláltuk a jó oldalát is: a végére már annyira belejöttünk, hogy az út mentén főzőcskéztünk, sütogettünk, és az egyik kolléga lakókocsijában kávéztunk, melegedtünk. Az emberek reakciói hasonlóak voltak azokhoz, amiket a vasútállomáson sztrájk idején kaptunk: volt, aki hozzánk vágott valamit, volt, aki megtapsolt minket, mások integettek nekünk.

A különbség az, hogy az útlezárás a vasutas sztrájknál jóval kevésbé hatékony. Ez inkább a politikai nyomásgyakorlás eszköze: egy konkrét döntés előtt az ország száz pontján megmutattuk, hogy képesek vagyunk a forgalom lassítására.

Az is biztos, hogy az M1-M7 autópályák közös, bevezető szakaszán egy sáv lezárása azt jelenti, hogy Székesfehérvárig áll a kocsisor.

Ez a tiltakozóakció több szervezést igényelt, hiszen nem mindenkinek van autója – tekintve, hogy a

vasutasok nem a legjobban eleresztett munkavállalók közé tartoznak.

Az útlezárás azonban nem pótolja a vasutas sztrájkot. Egy vasutas sztrájknak nagyon nagy jelentősége van. Persze, ha nem lehet sztrájkolni, akkor maradnak az útlezárások, és már most is elég sok tapasztalatra tettünk szert: a következő alkalommal még ügyesebben választjuk majd ki a helyszínt, ahova még több autóval, még hatékonyabban vonulunk fel. Ebben biztos vagyok.

Persze, még korántsem fejlesztettük tökélyre ezt a technikát, de szerintem jó tanulók vagyunk, bár én a félpályás útlezárást pótcselekvésnek tartom.

Tóth Tiborné (Magdika):

A félpályás útlezárások alkalmával a Ligából is nagyon sok kollégával találkoztunk, így az életüket is közelebbről megismerhettük: más egy Liga tanácsülésen találkozni, és más az útszélen közösen bográcsolni. Elmondták, milyen kiszolgáltatottak, és ez különösen a fegyveresekre volt igaz. Ott aztán tényleg rögtön jöttek a visszajelzések: a mellettünk elhaladó autósok dudáltak, vagy zászlót lengettek, sokan biztattak minket: csak így tovább.

A vasutas sztrájkok idején sokkal nagyobb félelem volt bennem. A sztrájkok alkalmával nagy felelősség nehezedett ránk, a félpályás útlezárásnál valahogy lazább volt az egész: odaálltunk az autóval, és jól elbeszélgettünk. Ez teljesen más volt, mint az, hogy például fékpróbázás nélkül elindul-e vonat. Ez merőben más volt. Itt rendőrök biztosították az utat, tehát olyan nagy veszély-

nek senki nem volt kitéve, de meg is lett az eredménye annak, hogy ott voltunk, és demonstráltunk.

Bárány Balázs:

A Munka Törvénykönyve 2012. évi változása miatt a köztulajdonban álló vállalatoknál gyakorlatilag nincs lehetőség arra, hogy a napi rendes munkaidő 8 óránál rövidebb legyen. Így aztán ezt a vívmányunkat csak a Cargo-nál maradtak élvezhetik továbbra is változatlan formában.

Bár a munkaidő megnőtt, a munkabérek változatlanok maradtak: hiába 8 óra a napi munkaidő, a munkavállalók bére továbbra is azon a szinten maradt, mint amikor 7,6 óra volt a napi rendes munkaidő. És hiába fordultunk a MÁV vezetéséhez, hiába fordultunk több alkalommal is a kormányzathoz, mindeddig nem sikerült elérni, hogy a munkabéreket legalább a megnövelt munkaidő arányában emeljék fel. Ezt nagy kudarcnak élem meg.

Aki most megkérdezi, hogy ebben a helyzetben miért nem sztrájkolunk, az nem ismeri a Sztrájk törvény változásait, nem ismeri az előzményeket, és nincs tisztában azzal, hogy 2010-ben mindössze 35 vasutas vett részt abban a szolidaritási sztrájkban, amit szakszervezetünk a BKV-nál sztrájkoló munkavállalók akciójának nyomatékosítása érdekében kezdeményezett. Pedig annak a sztrájknak egyetlen tétje volt: képesek vagyunk-e megmutatni, hogy – mindenfajta következmény nélkül – ki tudunk állni a másikkért. Erre harmincöten voltak képesek, ami nagyon elkeserítő szám. Sajnos, a BKV-soknak nagy szüksége volt a támogatásunkra. Persze, így is

megköszönték, mert még ennek a fékezett habzású minisztrájkoknak is híre ment.

Azt gondolom, hogy mindent megtettünk annak érdekében, hogy a Munka Törvénykönyve módosításainál a munkavállalók érdekeit jobban figyelembe vegyék. És sikerült is eredményt elérni. Egy eredményes féléves útlezárást is megszerveztünk. Ennek az lett a hozadéka, hogy a kormány több ponton változtatott a Munka Törvénykönyve tervezetén.

Visszavonulót fújtak, és végül a kormány olyan tervezetet nyújtott be a Parlamentbe, ami az eredeti anyaghoz képest összességében több jogot biztosított a munkavállalók és a szakszervezetek részére.

Azoknál a munkáltatóknál, ahol kötelező a még elégséges szolgáltatás – ebbe a kategóriába tartozik a vasút is – a sztrájk gyakorlatilag kivitelezhetetlen, hiszen olyan a feltételeknek kell megfelelni, amik alkalmazása esetén gyakorlatilag nem beszélhetünk sztrájkról. Legfeljebb vonatkésről.

A Sztrájk törvény értelmében két eset lehetséges: van, ahol a felek megegyezhetnek egymással a még elégséges szolgáltatás mértékében, más esetben viszont törvény rögzíti ezt. Ez utóbbi igaz a MÁV esetében is: nem nagyon van miről egyezkedni. Ezen kívül megszigorították a sztrájk kivitelezését is: be kell jelenteni az elejét, a végét, és ha még az elégséges szolgáltatásban is vita van, akkor a bíróságok addig húzzák-halasztják a döntéshozatalt, hogy addigra már rég nem aktuális a sztrájk.

Álságos, hogy az Alaptörvényben szerepel a sztrájkhoz való elvitathatatlan jog, amivel az alaptörvényen alapuló Sztrájk törvény rendelkezései miatt a munkavállalók nem tudnak élni. Azt hiszem, hogy ebben a közeljövőben nem várható változás. Rá vagyunk kény-



szerítve olyan egyéb érdekvédelmi eszközök alkalmazására, amelyek révén a tagság által kitűzött célokat el tudjuk érni. Meglehetősen szűkek ezek a lehetőségek: megfelelő tárgyalás-technika, lobbizás, utasítások szerinti munkavégzés. És a félpályás útlezárások.



Gaskó István:

Az elmúlt öt évben elég jelentős válság sújtotta a világot, így Magyarországot is. 2008-9-ben értünk a mélypontra, az emelkedés körülbelül egy éve érzékelhető, és remélhetően nem torpan meg. A válságból való kilábalás érdekében a munkavállalóknak is kompromisszumot kellett kötniük, és ez elsősorban a munkavállalók fogadták el, és nem is annyira a szakszervezetek. Utóbbiak – különösen az MSZP-hez kötődők – néha hóbörögtek ugyan, de nem nagyon mozdult meg senki a hívásukra.

Az emberek toleránsak voltak a Fidesz-kormányral, nem véletlen, hogy újra kétharmados többsége lett a Parlamentben.

A jelenlegi helyzetet úgy jellemezném, hogy nincs rossz viszonyunk a kormánnyal. Nincsenek kiélezett konfliktusaink. Tárgyalásokra persze nagy szükség lenne, és remélem, az önkormányzati választásokat követően a kormány meg is kezdi az egyeztetéseket.

A munkavállalói és munkaadói szervezetek rendkívül nehéz helyzetben vannak. Nem nagyon rendelkeznek kellő érdekérvényesítő képességgel, és ezen változtatni kell. Ezt a kormánynak is be kell látnia, és segítenie kell abban, hogy a munkaadói és munkavállalói

érdekvédelmi szervek megerősödjenek, és a kormány tényleges tárgyalópartnerévé váljanak.

Az elégséges szolgáltatás szabályozásánál egy jóval súlyosabb passzus is bekerült a Sztrájk törvénybe: eszerint a sztrájkjoggal való visszaélés következtében is jogszerűtlenné válhat a munkabeszüntetés.

A sztrájkjoggal való visszaélés fogalmát azonban nem definiálták. Ez egy gumicsont, ami a bíróra bízta a mérlegelést. Ezt szerintem nem szabad megengedni, elsődlegesen ezen kell változtatni. A még elégséges szolgáltatás kötelezővé tétele végül is lehetővé teszi a sztrájkot, csak nem olyan radikális mértékben, mint korábban.

Biztos vagyok benne, hogy a Munka Törvénykönyve és a Sztrájk törvény enyhítése érdekében kiéleződik a helyzet. A Munka Törvénykönyvének ráadásul egyetértünk azzal, hogy a válság idején indokolt volt egy hatékonyabb munkavégzést eredményező Munka Törvénykönyv megfogalmazása. Mivel a válságnak vége van, és ezt a kormány is kinyilvánította, meggyőződésem, hogy a válságból való kilábalást segítő, mára okafogyottá vált passzusokat hatályon kívül kell helyezni.

A válságban, amikor a kormány kérte a szigorítást, a munkavállalók nagy nehezen, de hozzájárultak ehhez, nem volt vehemens tiltakozás. Most viszont fordított a helyzet, és a kormánynak kell engednie.

Nem akarom személyekhez kötni a vasutas szakszervezetek közti együttműködést, de talán a vezetők személyes kapcsolatától sem volt független, hogy létrejöhett a Vasutas Szakszervezetek Szövetsége (VASZ). A három erős, reprezentatív vasutas szakszervezet felismerhette, hogy azonosak az érdekeik, semmi értelme egymás ellen küzdeni, hiszen amúgy is van ellenérdekelte partnerünk: a munkáltató és sok esetben a kormány. A

valamennyi vasutas számára fontos érdekek mentén kell közös erővel küzdeni. Emiatt jött létre a VASZ 2013. január végén.

A VDSzSz megalakulásával a MÁV-nál beköszönött a szakszervezeti pluralizmus kora. Az eltelt 25 év alatt azonban megszűntek azok a körülmények, amelyek 1988-89-ben a VDSzSz és más szakszervezetek létrejöttét szükségessé tették.

A VSZ is óriási fejlődésen ment keresztül, és ma már ők is megfelelnek a demokratikus berendezkedés minden követelményének. Nyilván előfordulnak még botlások, de ezek nem jellemzőek.

Azt remélem, hogy a vasúton sikerül létrehozni egy egység-szakszervezetet, ahol lehetőség van akár ideológiai alapon szerveződő különböző platformok elkülönítésére, ahogy az osztrák példa is mutatja.

Persze, eddig úgy tapasztaltam, hogy az ideológiai háttér elég csekély szerepet játszott a szakszervezetek 25 éves vetélkedésében. Úgy gondolom, nincs ok arra, hogy különállók legyenek ezek a szervezetek, és minél több számottevő szervezetet be kell vonni az egység-szakszervezetbe.

Fábián Kálmán:

A VASZ megalapítását én már tíz évvel ez előtt szorgalmaztam. Mindig mondogattam, mielőtt leülnénk a munkáltatóval tárgyalni, beszéljük át a dolgokat, hogy

ugyanazt az álláspontot képviseljük. Ezt Szombathelyen meg is valósítottuk. Soha nem avatkoztam bele például a biztberes ügyekbe: Papp Zoli, a VSZ jelenlegi elnöke ugyanis biztberes volt. Nekünk nem is volt ott sok tagunk, és nem is akartam ezen változtatni, mert ez Zoli szakterülete volt. Elfogadtam, hogy ő ahhoz ért. Cserébe ő elfogadta, hogy én értek a pályavasúthoz. Sok vitánk volt ugyan, de együttműködtünk. A VASZ-nak sok hibája van, és sok időnek el kell telnie az érdemi együttműködésig, de a létrehozását nagyon jó kezdeményezésnek tartom.

Bárány Balázs:

A VASZ-ban sok lehetőség rejlik, és rajtunk is múlik, hogy ezt mennyire tudjuk kihasználni. Az elmúlt két év működése azt mutatja, hogy jó pár előnnyel jár ez a szövetség. Azt remélem, hogy ez a jövőben is így marad, és a tagságnak egyre inkább az előnyére válik. Közösen léptünk fel a bértárgyalásokon, közös jelölteket indítunk az ÜT- és munkavédelmi képviselő-választásokon. Persze, vannak viták is, ami szerintem normális. A végtelen harmónia a mennyországban létezik, oda meg senki nem kívánczik oly nagyon. Tehát ezek szükséges kis intermezzók. Nem lenne nélkülük színes az élet.





Gaskó István:

AVDSzSz elmúlt huszonöt éve egy folyamatként értékelhető. Egyedülálló módon egy szűk munkavállalói csoportból fejlődött ki, és vált meghatározó, reprezentatív szakszervezetté a legtöbb munkavállalót foglalkoztató vállalatnál. A VDSzSz szinte a nulláról építette fel önmagát olyanná, ami képes és hajlandó is hitelesen fellépni tagjai érdekében. Az elmúlt 25 év eseményei ezt a fejlődési ívet igazolják. Ilyen például

szakszervezetünk 1999-es hősieles sztrájkja, ami szerintem nem csak a VDSzSz, hanem a vasút történetének nagybetűs sztrájkja volt.

A VDSzSz az első pillanattól kezdve mindig alternatívát kínált minden megnyilvánulásával, és ezek bizony hatottak más szakszervezetekre is. A VDSzSz a legerősebb, legdinamikusabb és a leghitelesebb szakszervezet a mai szakszervezeti mozgalomban.

Ezt nem túlzás kijelenteni.

Kevés olyan szakszervezet van, amelyik elmondhatja magáról, hogy 58 ember összefogásából az évek alatt 15000-re nőtt a létszáma.

