

**Bér: A vasutasok alapbérét
annyival kell megemelni,
ami elfogadható
reálbér-növekedésben
jelenik meg! (2. oldal)**

**A kormányhivatalok szerint
helytállóak a VDSzSz
Szolidaritás bejelentései!
(5. oldal)**



Újrászámfejtés:

**Az biztos rosszul járt,
aki többet dolgozott! (3. oldal)**



Tolatásvezető tagtársunk:

**„Ha nem állunk ki egymásért,
eltaposnak minket!” (9. oldal)**



Bér:

A vasutasok alaphérét annyival kell megemelni, ami elfogadható reálkereset-növekedésben jelenik meg!

Belátható időn belül kézzelfogható eredmény kell, az idei bérfeljesztés ugyanis a MÁV vállalatcsoportnál elenyésző reálkereset-növekedést okozott! Az érdemi tárgyalások mielőbbi megkezdését kezdeményezte a VDSzSz Szolidaritás Dorozsmai Évánál, a MÁV Zrt. megbízott humánerőforrás vezérigazgató-helyettesénél.

Mint Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke a levelében írta, a hivatalos és a médiában megjelenő tájékoztatásokból az tűnik ki, hogy Magyarországon a bérből és fizetésből élők jövedelmi viszonyai idén igen kedvezően alakulnak: az eltelt időszakban már 8%-os az átlagos reálkereset-növekedés, amely a prognózisok alapján az év végéig csak növekedni fog.

Ez önmagában természetesen öröndetes, az viszont már aggasztó, hogy a MÁV vállalatcsoportnál foglalkoztatottak jövedelmei rontják az átlagot. Ugyanis az idei bérmegállapodásból fakadó bérfeljesztés a MÁV vállalatcsoportnál elenyésző reálkereset-növekedést okozott. A két körülmény önmagában is azt eredményezi,

hogy a vasutasok jövedelme egyre jelentősebb mértékben múlja alul a nemzetgazdasági átlagot. Épp ezért szükségesnek ítéljük a vázolt helyzet rendezésére irányuló érdemi tárgyalások mielőbbi elkezdését, azzal az elvárással, hogy ez belátható időn belül kézzelfogható eredménnyel záruljon. Gondolunk itt a vasutasok alaphérének oly mértékű emelésére, amely elfogadható reálkereset-növekedésben jelenik meg!

Hangsúlyoztuk, hogy a levelünkben foglaltak a vállalatcsoport valamennyi tagjára vonatkoznak.

Mint arról Bárány Balázs az Országjáró Infóturné tatabányai állomásán májusban beszámolt, az idei bérmegállapodás érdekében **„kínunkban már a bértárgyalásra kellett hívunk Fónagy János parlamenti államtitkárt”. Máskülönbem nem tudtunk volna meg egyezni a MÁV-nál: bele akartak hajszolni minket a sztrájkba csak azért, hogy ezt a pénzt se adják oda. Egyébként ha sztrájkot hirdetünk, nem adtak volna egy fillért sem** – szögezte le Bárány Balázs, hozzátéve: Tudjátok, elég sok sztrájkot végigcsináltunk, miért áltassunk embereket hiú reményekkel? Felelőtlenség ígérgetni vagy valakit hamis utakra terelni.

„Minimum 50-60%-os bérfeljesztés kellene” – jelentette ki a VDSzSz Szolidaritás alelnöke. Még egy egzisztenciával rendelkező egyedülálló munkavállalónak is kellene havi nettó 150-200 ezer forint ahhoz,

hogy nagyjából elfogadhatóan megélhessen. Mint mondta:

„Szégyelli magát az ember a bértárgyalásokon: ezer meg kétezer forintokon megy a cirkusz. Tudjátok, az az egészben a siralmas, hogy az ember nézi a MÁV vagy akár a MÁV-Start üzleti tervét, és azt látja, hogy a személyjellegű kiadások 2015-ben, 2016-ban, 2017-ben nem változnak. Nem növekszenek. (...) A hatalom arrogáns. Mert tudja, hogy a közösség megosztható, a vasutasok is megoszthatóak.

Én megőrülök attól, amikor a szakmák egymást méricskélnek. Ez szándékosan van kitalálva. Egy normális világban, ha például a pékek sztrájkot hirdetnek, akkor vita és lázongás nélkül mindenki melljük áll. Nálunk, ha valamelyik munkavállalói csoportnak problémája van, mi történik? Hasonlítgatnak: „mit ugrálnak azok, mikor a másik még kevesebbet keres”. Meg lehet osztani vele. Egyszerűen pofátlanság egy kívülállónak azt vizslatni, hogy a másik miért keres annyit. Nem is lenne szabad. Azt ő tudja megítélni, hogy érzi, mennyit ér az ő munkája. Normálisabb társadalmakban, ha van egy megmozdulás, 100-200.000 ember kimegy az utcára.”

Ezt követően júliusban az Országjáró Infóturné keretében Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke Nagykanizsán kijelentette: Életpálya-modellekkel vakítanak. Nem életpályamodell kell, hanem pénz!



A Magyarországon eddig bevezetett életpálya-modellek kivétel nélkül a korábban pótlékok formájában kifizetett pénz alapbéresítéséről szólnak. És senki nem kapott egy fillérrel sem többet! Milyen életpálya-modellt lehet bevezetni például a jegyvizsgálók esetében? Mert létezik fiatal, középkorú, illetve idős jegyvizsgáló: ez nem életpálya-modell. „Az életpálya-modell azt jelenti, hogy például váltókezelőként kezdted a pályádat, és mondjuk igazgató-helyettesként vonulsz nyugdíjba, mert közben tanítanak, képeznek. Ez az életpálya-modell. De 36 ezer emberre nem lehet életpálya-modellt kidolgozni, csak egyénre. Nem életpálya-modell kell, pénz kell adni” – szögezte le Halasi Zoltán.

Egyszerűen nem is értem – jelentette ki a VDSzSz Szolidaritás elnöke. Mert ha már nincs pénz, rosszak a munkakörülmények (nincs munkaruha), legalább normálisan kellene beszélni az emberekkel. Aztán lehet a többen is javítani. Csodálkoznak, hogy 20-30-an összehajolnak, és elmennek.

Ismeretes: a 2016. május 17-i VÉT-ülést követően a VDSzSz Szolidaritás képviselőjének a munkáltató beszámolt arról, hogy a tulajdonoshoz fordult annak érdekében, hogy jelentős, legalább 30%-os jövedelemnövekedésben részesítsék a vasutasokat – feltéve, hogy tettekben is helyre kívánják állítani a vasutas munka presztízsét, és meg kívánják akadályozni a fiatalok elvándorlását a vasúttól, valamint tényleg tenni akarnak azért, hogy olyan munkaerő-utánpótlás érkezzen a vasúthoz, akik munkájára lehet számítani.

Szakszervezetünk természetesen örömmel fogadta ezt a fejleményt, hiszen ez már régóta esedékes, mint írtuk, talán mi is szerepet játszottunk abban, hogy ez a tulajdonos részére írt levél megszületett, hiszen épp elégszer hangsúlyoztuk, hogy a vasutasok jelentős részének jelenlegi jövedelme nem elegendő ahhoz, hogy a mindennapi megélhetési problémák ne hátráltassák őket felelősségteljes munkájuk elvégzésében.

Augusztusban a Magyar Nemzet arról írt, hogy egyelőre még

„nincs döntés a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumnál (NFM) arról, hogy kapjon-e a MÁV 30 százalékos bértömegemelés, ahogy azt a vasúttársaság még tavasszal kérte. Ez becslések szerint akár 30-40 milliárd forintot is jelenthetne pluszban a MÁV-nak, amit bérfejlesztésre fordíthatnának, igaz, több évre elosztva.”

Csak így lehet változást elérni: Mondjatok minél többet NEMET...

...a változó munkahelyre!

...a 16 óra napi beosztható munkaidőre és a napi rendes munkaidő 8,4 órára emelésére (utazók)!

...valamint a 200 óra feletti rendkívüli munkavégzésre (utazók és személypénztárosok)!

Csak így van ugyanis lehetőség az alapberek elfogadható emelésére, a létszámnorma betartására, összességében arra, hogy a munkáltató tisztességesebben bánjon a vasutasokkal! Az egyéni alkukkal nagyon kevesen – és ők is csak a többiek kárára – járnak jól. További részleteket, a nyilatkozatokat a www.vdszsz.hu/alljasarkadra linkre kattintva találd!

Újraszámfejtés: Az biztos rosszul járt, aki többet dolgozott!

A VDSzSz Szolidaritás a mielőbbi rendezés érdekében konzultációt kezdeményezett a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójával.

Talán már mindenki megkapta a készenléti jellegű munkakörben foglalkoztatottak közül az újraszámfejtést tartalmazó értesítőt. Sajnos, elég sok reklamáció érkezett hozzánk.

Az iratokat átnézve kiderült – hiszen az algoritmust mindenféle híresztelés ellenére nem ismertette velünk a munkáltató: alapvetően az a probléma, hogy azok esetében, akik korábban az elszámolt időszakban órakereten felül teljesítettek rendkívüli munkavégzést, a munkáltató az akkor kifizetett összeget betudja – közel három év után is akár – a bíróság jogerős ítéletén alapuló, újraszámfejtett összegbe. Úgy véljük, hogy ez a helyzet tarthatatlan és méltánytalan.

(Folytatás a 4. oldalon)



Nagyon reméljük, hogy ezt a munkáltató is belátja, és nem kell újabb per indítására kényszerülnünk! Épp ezért Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke – a fenti problémákat taglalva – levélben fordult Dávid Ilonához, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójához, és konzultációt kért a mielőbbi megnyugtató lezárás érdekében – megelőzve az újabb peres eljárást. Hiszen ez mindenki érdeke. Bárány Balázs szeptember 9-i, honlapunkon megjelent videóban reményét fejezte ki,

„hogy eredményes lesz a megbeszélés, és elkerülhető az újabb bírósági hercehurca.”

Mint Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója részére írt levelében fogalmazott, megtörtént a MÁV-csoport tagvállalatainál a készenléti jellegű munkakört betöltő munkavállalók munkabérének visszamenőleges számfejtése. Jelezte, az elszámolásokat megismerve, sajnálatos módon beigazolván látjuk azt, amitől tartottunk. [Egy vidéki utazó tagtársunk esetében azt tapasztaltuk, hogy az őt jogosan megillető 258.525 forint helyett csak annak mintegy felét, 127.833 forintot kapott.]

...aki többet dolgozott, az járt rosszabbul, emiatt az újraszámfejtés munkáltató által választott módja igazságtalan és méltánytalan...

A munkáltató nyilván mérlegeli, mit nyerhet, mit veszíthet egy újabb perrel. Fontos lenne, hogy a vasutasok érezzék: a munkáltató aprópénzre váltja mindazt, amit kifelé – sőt, különféle sátoros ünnepeken a vasutasok számára is – hangoztat. És „akár méltányosságot gyakorolva, egyenértékűség elvén” rendezné végre-valahára – és végleg – a készenléti jellegű munkakörben foglalkoztatottak elmaradt díjazását.

Az egyeztetésre rövid időt szánunk, ellenkező esetben nem marad más választásunk, mint a bírósághoz fordulni. Bárány Balázs ugyanakkor hangsúlyozta, hogy a követelés nem évül el, hiszen a kifizetés napjától számított három évig van lehetőség bíróságon orvosolni a munkavállalókat ért méltánytalanságot.

A 2016. február 25-én született jogerős ítéletet követő megbeszéléseink alapján számunkra egyértelmű volt, hogy a munkáltató az újraszámfejtés során a bírósági határozat, és az abban szereplő számítás alapján jár el. Hiszen az alperes munkáltató a kereset összecszerűségét nem vitatta.

Ezzel kapcsolatban korábban azt is a munkáltató tudomására hoztuk, hogy amennyiben ettől eltérő számfejtési algoritmust alkalmaz, akkor az érintett munkavállalók nevében kénytelenek leszünk álláspontunkat kifejezni, ezzel kapcsolatban tagjaink érdekeit képviselni.

Az elszámolásokat tanulmányozva egyértelműen bebizonyosodott, hogy – az esetek jelentős részében – **nem a teljes szombati**, a bíróság által rendkívüli munkaidőnek minősített **szolgáltatásokat számolta el utólag a munkáltató.**

Az újraszámfejtés során a munkáltató a szombati szolgáltatokra eső – az eredetileg vezényelt és a valóságban is ledolgozott – rendkívüli munkaidőt a rendes munkaidőből utólag, visszamenőlegesen kivette. Ennek következtében a **szombati szolgáltatokra eső munkaidőt** – mint munkaidő-beosztástól eltérő rendkívüli munkavégzést – **az érintett hónapban felmerült kereten felüli rendkívüli munkavégzéssel (részben vagy egészben) „lecserélte”.**

Ezzel az elszámolási technikával – amit a munkáltató egyébként soha nem ismertetett szakszervezetünkkel – a rendszeresen túlmunkára vezényelt munkavállalókat büntette. Hiszen számukra a szombati munkavégzést nem, vagy csak részben számolta el pótlólagosan.

A helyzet ellentmondásosságát mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy amennyiben a munkavállalónak **nem volt kereten felüli rendkívüli munkavégzése, akkor részére a szombati rendkívüli munkavégzés teljes mértékben el lett számolva.**

Ez azt (is) okozta, hogy **aki többet dolgozott, az járt rosszabbul**, emiatt az újraszámfejtés munkáltató által választott módja igazságtalan és méltánytalan.

Ezen felül vitatjuk a számfejtés során alkalmazott elszámolási-technika jogszerűségét is, hiszen ennek munkajogi alátámasztottságát ez idáig nem tudtuk sem azonosítani, sem logikailag levezetni.

Halasi Zoltán a fenti kérdések megválaszolása és megnyugtató megoldása érdekében mielőbbi megbeszélést kért Dávid Ilona elnök-vezérigazgatótól, hiszen – mint írta – ezáltal az esetleges (akár tömeges) perindítás elkerülhetővé válhat.

„Köszönöm mindazok nevében, hogy ennyit segítetek ebben az ügyben is, ugyanis nagyon sokan vagyunk, akit nagyon csúnyán és becstelennül megvezetett a munkáltató, mivel sem nem vagyunk bérszámfejtők, sem közgazdászok.

Ha ki is röhög a munkáltató, akkor is kimondom, hogy nagyon sokan nem értjük, és nem látjuk át ezt az elszámolást. Személy szerint engem is felháborít, hogy így rászédtek sokunkat. Rendkívül undorítótnak találok,

Ti írtátok honlapunkon:

hogy ha én vagy a kollégáim hibáztunk, azt kőkeményen megtorolják, azonban folyamatosan hülyére vagyunk véve – minél többet dolgozunk, annál kevesebbet kapunk, közben sorban mennek el azok az emberek, akik még szerették azt, amit csináltak, csinálnak.

Meddig tart ez még, hol van ennek a vége???

Ez a hozzászólás honlapunkon (www.vdszsz.hu) jelent meg. Egyetértés, vitakoznál vele? Honlapunkon ezt is megteheted!

A kormányhivatalok szerint helytállóak a VDSzSz Szolidaritás bejelentései!



Tatabányán például az érintett munkavállalót el is tiltották a vágányok közötti munkavégzéstől. Úgy véljük, a JÉ-projekt kudarcra miatt szabotálja a munkáltató a jegyvizsgáló-táska súlyának csökkentését, holott erről megállapodást is kötöttünk. De mi lesz a kocsivizsgálók övtaskájával, és mikor járhatnak a vasutasok a honvédségnél, rendőrségnél használatos, jó minőségű bokacipőkben?!

Az utóbbi időben rengeteg probléma volt a cipőellátással a MÁV-csoportnál: az ellátás mennyiségét és minőségét is sok kifogás érte – szögezte le Oroszi Rudolf, a VDSzSz Szolidaritás munkavédelmi szakértője. Ezzel honlapunkon is nagyon sokat foglalkoztunk, így többek között beszámol-

tunk arról, hogy a VDSzSz Szolidaritás a védőcipő-ellátás hiányosságaiával kapcsolatban több kormányhivatalnál is bejelentést tett, az eljáró munkavédelmi ellenőrző szerv egytől-egyig helytállónak ítélte bejelentéseinket. Olyannyira, hogy tudomásunk szerint Tatabányán például a

kocsirendező el is tiltották a vágányok közötti munkavégzéstől, amíg a munkáltató nem biztosítja a védőfelszerelést, a védőcipőt. Ezek a határozatok jelenleg készülnek, természetesen közzétesszük amint értesülünk az ellenőrzések részletes eredményeiről.

Bejelentéseinket a védőfelszerelés ellátásban mutatkozó folyamatos problémák, továbbá az a tény indokolta, hogy a vállalati érdekegyeztető fórumokon a tárgyalások során az alábbiakat a munkáltató nem oldotta meg, a védőfelszerelés-ellátás problémáit pedig nem kezeli megfelelő súlyjal. Oroszi Rudolf, a VDSzSz Szolidaritás munkavédelmi szakértője a kormányhivatalok részére augusztusban elküldött bejelentéseiben kiemelte: általános, hogy helyi készletezés nincs, a raktárak ötletszerűen részselülnek időnként bizonyos számú és fajtájú ellátásból, így a csere azonnali lehetősége sem biztosított. Az évek óta tartó hitegetést elunva több kollégánk saját maga vásárolta meg munkacipőjét, melyért ellentételezést nem kaptak, ez természetesen – lévén a védőfelszerelés meghatározása, kiválasztása munkavédelmi

szaktevékenység – ugyanúgy szabálytalan. Kértük, hogy a hatóság szigorúval lépve bírja a munkáltatót jogkövető magatartásra, ezzel egyúttal biztosítva a munkavállalók egészséges és biztonságos munkavégzéshez való jogainak érvényesülését is.

Ezt megelőzően a VDSzSz Szolidaritás munkavédelmi szakértője Sejkóczkiné Bodnár Éva megbízott beszerzési és logisztikai üzletágvezető részére írt levelében augusztus elejéig adott határidőt a változtatásra.

Egyúttal jelezte, az utasítások teljesítésének – működést kockázató – megtagadása és a bírságok talán rábírnák a MÁV-Csoport menedzsmentjét arra, hogy helyén kezelje ezt a kérdést. A határidő leteltéig nem történt változás, ezután nyújtottuk be a bejelentéseket.

A VDSzSz Szolidaritás bejelentései mellett úgy tűnik, hogy a cipőreform beindulásának vannak személyi előzményei is. Oroszi Rudolf szerint a MÁV-SZK vezetésében az utóbbi időben történt személyi változások kedvező hatást gyakoroltak a munkaügyi kapcsolatokra: most először tapasztalni, hogy a munkáltató részéről is mutatkozik igény, szándék arra, hogy közösen javítsunk a tartóhatatlan helyzeten, ami a védőfelszerelés-ellátás – különösen a láb-belik – terén kialakult.

Ennek jegyében szeptember 7-én megbeszélésre került sor, Oroszi Rudolf szerint azon is érezhető volt a kölcsönös jobbítási szándék. Az egyeztetésre a munkáltató meghívta az Ipoly cipőgyár képviselőit is, akik bemutatták jelenlegi termékinálatukat. Arra kérték a cipők viselőit, használóit, hogy fejték ki véleményüket, tapasztalataikat a termékeikkel kapcsolatban, ezeket a közeljövőben esedékes technológiai fejlesztések során figyelembe kívánják venni. Úgy tűnik, mindenki közös nevezőn van abban, hogy javítani kell a dolgokon. Az egyeztetésen jelen voltak a MÁV Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottságának képviselői, illetve a VDSzSz Szolidaritás tagságából minden jelentős munkaköri családból (pályamunkás, műhelyes dolgozók, elegyfeldolgozó munkaköri család, stb.) képviseltette magát.

Első körben az igényeket kellett összeállítani, ezeket a gyár összegyűrja a rendelkezésre álló technológiákkal, a várható fejlesztésekkel, és ennek révén jön majd létre a legyártható széria. A gyártást követően próbaviselésre kerül sor: erre meghatározott számú cipőt kapnak adott munkavállalói csoportok. Ezután egy újabb megbeszélés keretében összegezzük a próbaviselés tapasztalatait, a MÁV a közbeszerzési eljárás véglegesítése előtt beépíti a kiírásba a kollégák javaslatait. Ezzel remélhetően a következő években már olyan cipők érkeznek, amik komfort és védelmi fokozata, tartóssága megfelel a munkavállalói igényeknek. A szeptember 7-i megbeszélés azonban csak a folyamat kezdete: a közös cél

(Folytatás a 6. oldalon)

(Folytatás az 5. oldalról)

az, hogy a MÁV-csoport erőforrásait észszerűsítve, átrendezve jobb minőségű ellátásban részesüljenek a munkavállalók.

A megbeszélésen a gyár képviselői bemutatottak két olyan cipőmodellt is, amelyet a Honvédség és a Rendőrség számára fejlesztettek ki – ezek a kollégák körében osztatlan sikert arattak. Mint a fényképeken is látható, egy bokacipőről van szó, ami teljes mértékben megfelel az elegyrendzők számára; létezik téli és nyári változata is. A talpa egybeöntött, a felső része minőségű bőrből készül, vízálló, könnyű: korszerű gyártástechnológia mellett kiváló minőségű anyagok felhasználásával készül, és minden szempontból nagyon megfélelne.

A nyári kivétel szintén nagyon korszerű, „gore-tex” betétekkel készül, ami néhány évtizede még újtechnológiának számított: ez ún. lélegző anyag, ami azt jelenti, hogy mindkét irányba átengedi a levegőt, a párákat, így nem fülled bele a cipőbe a láb. Azon vagyunk, hogy ezt a cipőt rendszereztesse a munkáltató.

Persze, az árról nyilván lehet alkudozni, de azt is meg kell fontolni, hogy szükség van-e a MÁV-csoportnál a jelenleg megrendelt, számos különböző cipőből álló választékra.

Ha ugyanis ezek körét sikerülne leszállítani, akkor a jobb minőségű, tartósabb cipőt a jelenlegihez hasonló áron lehetne beszerezni. Ennek módját kell megtalál-

nunk, a VDSzSz Szolidaritás szeptember 20-án ennek érdekében már tárgyal a BKSZE illetékeseivel. Első nekifutásra a cipőkről van szó, de szintén tárgyalunk a munkaruházati reform megindításáról is.

A cipőkön kívül két táskaprobléma is elég régóta húzódik. Az egyik a kocsivizsgálók övtáskája, amit információknk szerint a munkáltató már megrendelt, már csak a beszállítón múlik, mikor érkeznek. Remélhetően egy-két hónapon belül a munkáltató elkezd kiosztani ezeket az érintettek részére.

A másik táskák „a táguló világegyetemmel együtt növekvő probléma”: ez nem más, mint a jegyvizsgáló táskák és annak tartalma, legfőképp pedig a súlya. Közel másfél éve rágjuk ezt a gittet, érthetetlen módon húzódik a megoldás – annak ellenére, hogy idestova háromnegyed éve már megállapodtunk a munkáltatóval arról, hogy mely elemeket, dokumentumokat nem szükséges már a jegyvizsgálóknak magukkal cipelniük. Ezeket írásba foglaltuk, ezt követően azonban nem történt semmi.

Az lenne a menete, hogy az illetékes szervezet megköszönti ezt a munkaanyagot a Vezérgazgatóságon, ez azonban valamilyen oknál fogva a mai napig nem történt meg, gyakorlatilag el sem kezdődött. Mint a VDSzSz Szolidaritás munkavédelmi szakértője fogalmazott:

„olyan mintha szabotálnák ezt a dolgot valamilyen érthetetlen oknál fogva, gyanítom, hogy kimondatlanul a JÉ-projekt kudarcra áll emögött, csak erről nem akar senki beszélni. Mert azt azért tudni kell,

hogy ezek az eszközök, dokumentumok, papíralapú dolgok akkor kerülhetnek ki a táskából, ha a JÉ-készülék, a telefon minden információval feltölthető, rendelkezik, és használható.”

Mint tudjuk, a JÉ azonban nem (igazán) működik, de ez esetben el kellene mondani az embereknek, hogy vannak még műszaki gondok, és türelmet kérnek.

Az mindenestre elég sajátos hozzáállás és magatartás, hogy a munkáltató nem mond, és nem is csinál semmit. Oroszi Rudolf lapzártánk előtt ismét a folyamat felgyorsítására kérte az illetékes osztályvezetőt, Ughy Kálmán ezt meg is ígérte.

Mint 2015. decemberi cikkünkben írtuk, az okostelefonok már most rendelkeznek annyi adattal, hogy bizonyos nyomtatványokat mellőzni lehet a táskából. Másrészt felesleges kivárni a „JÉ”-projekt valamikori teljes kibontakozását, hiszen akkor is előfordulhatnak majd üzemzavarok, és ezekre nem lehet – egyébként akkor már nem használatos – papírok állandó kéznél tartásával felkészülni.

A VDSzSz Szolidaritás Személyszállítási Utazó Tagozatának közreműködésével létrejött egyezség nyomán így kikerülhet a jegyvizsgálók táskájából a Kilométermutató, a Vasúti menetdíj táblázatok, az Utánfizetési segédlet, a V bárca, a Leadási jegyzék, majd a későbbiek során az Utánfizetési űrjegytömb, az Utasleadási laptömb, illetve az Igazolás nyomtatványtömb. A forgalmi utasítással összhangban csak a napszaknak megfelelő jelzőeszközt kell majd a jegyvizsgálóknak maguknál tartaniuk.

Záhonyi tagtársaink elfoglalták a siklói várat

Közösség

Augusztus közepén háromnapos kirándulást szervezett a VDSzSz Szolidaritás záhonyi területi szervezete a római kori történetéről, mese-szép épületeiről, porcelán- és kesztyűgyáráról híres Pécsre.



Gyönyörűen felújított állomásépület fogadott Baranya megye fővárosában. Rövid sétát követően megérkeztünk szálláshelyünkre és túráink kiindulópontjára, a Szent György fogadóba.

Az első napunkat a porcelán fővárosában a történelmi belváros felderítésével kezdtük. Megcsodáltuk a Bazilikát, az akkori építészet remekművét, melyet a mai kor eszközeivel is kihívás lenne megépíteni. Városnézésen vettünk részt, mégpedig foglalkozásunkat meg nem cáfolva egy gumikerekes kisvonattal, majd egy hűsítő fagyizás után az utunkba eső

épületeket csodáltuk meg, ezután visszatértünk a szállásunkra. A második napon körutazást tettünk, első állomásunk a híres zárandokhely, Máriagyűd volt. A templom megtekintése után a kitaróbbak végigjárták a stációkat, a vásárolni szándékozók pedig ajándékokat válogathattak a különféle kegyeleti tárgyak és édességek közül. Aztán Harkány következett, ahol volt, aki ismerősöket keresve – és találva – a KHT gyógyító komplexumát látogatta meg, de volt, aki inkább a helyi piacot derítette fel, mások a híres gyógyvízben mártóztak meg.

Néhány perc autóbuszozás után megérkeztünk Siklóra, gyermekkorunk kedvenc regényének és filmjének helyszínére, ahol a kiadós ebéd elfogyasztása után nem pihentünk le,

hanem támadást indítottunk a vár ellen és képletesen vissza is foglaltuk azt a labancoktól. (A vár bevételenek tényét fényképek is bizonyítják.) A sikeres városfoglalást országunk egyik leghíresebb borvidékének felkeresésével ünnepeztük meg, ahol megízlelhettük a finomabbnál finomabb villányi borokat, élükön az asszonyfektetővel. Az elfogyasztott bormennyiség vagy a kellemes nap hatására a hazaúton már nótázástól volt hangos a buszunk. A szállásra érve finom vacsora várt, ezután szinte az egész csapat folytatta a vacsora miatt félbeszakított éneklést.

A harmadik nap reggelén visszatértünk kedvenc fagyilalozónkba, és megtekintettük a híres Marcipán Múzeumot, és meggyőződhetünk arról, mennyire élethű alkotásokat lehet készíteni eme finom csemegéből. Az utolsó ajándékok és útravalók beszerzése után egy finom ebéd elfogyasztását követően irány az Állomás. A hazafelé vezető út a legtöbb résztvevőnek hosszabbnak tűnt az odaútnál, pedig nem tettünk kitérőt. Este már mindenki a saját ágyikójában pihenhetett ki a több száz kilométer fáradalmait, és dolgozhatta fel a látottakat. Köszönet a MÁV-START-nak amiért gondoskodott arról, hogy utazásunk izgalmaival fűszerezett legyen. (A menetrend kitűnő, a csatlakozások elérése pedig a szerencsének vagy imáinknak volt köszönhető oda-vissza egyaránt.) Külön köszönet Rácz Sanyinak, aki az egész kirándulás alatt sok-sok nevetésről gondoskodott. Köszí Zsifit!

Jövőre veletek újra kirándulás, de akkor visszatérünk Erdélybe.

Olexa Imre, VDSzSz Szolidaritás, területi vezető ügyvivő

Elmarasztalta a Startot az NKH a VDSzSz Szolidaritás bejelentése nyomán: a KSZ rendelkezéseit be kell tartani!

A Nemzeti Közlekedési Hatóság szerint is elfogadhatatlan a MÁV-Start Zrt. eljárása.

A VDSzSz Szolidaritás az NKH-nál július 12-én „közérdekű bejelentést tett a MÁV-Start Zrt. személyszállító vonatnak zárt ajtókkal történő biztonságos közlekedtetéséhez szükséges feltételek biztosításával kapcsolatban”. A bejelentésre azután került sor, hogy Csépké András, a MÁV-Start vezérigazgatója jogsértően kirúgott két vezető jegyvizsgálót.



Mint a hatóság írta, az eljárás keretében iratbemutatóra és nyilatkozattételre szólították fel a vállalatot, emellett az NKH az alábbiakról tájékoztatta a VDSzSz Szolidaritást:

„(...) a MÁV-START Zrt-t határozatban köteleztük a Biztonságirányítási rendszerének olyan áttekintésére, amely további, többlet garanciális elemekkel növeli a személyszállító vonatok zárt ajtókkal történő biztonságos indítását.”

A „többlet garanciális elem” egyértelműen a KSZ 9. sz. melléklete szerinti létszámnorma betartására utal, ahogy ezt Horváth László TSZVI-igazgató nemrég kiadott rendelkezése is megerősíti, eszerint: **„A létszámnormára vonatkozó előírásokat kötelezően be kell tartani, illetve tartatni!”**

A létszámnorma betartását szorgalmazó igazgatói rendelkezés kiadásának több, mint valószínű, hogy köze van a fenti határozathoz. A VDSzSz Szolidaritás a két vezető jegyvizsgáló kirúgását követően fordult a Nemzeti Közlekedési Hatósághoz, és mint a bejelentésről tudósító cikkünkben jeleztük, információink szerint az NKH megvizsgálta többek között a Nyugati pályaudvaron a létszámnorma (Start KSZ 9. sz. melléklet) betartását. Ugyanitt reményünket fejeztük ki, hogy a hatósági ellenőrzés hatására

„a MÁV-Start tartja magát a vasúti közlekedés biztonságára vonatkozó szabályokhoz, az azokat megszegők büntetésben részesülnek, az ártatlanul meghurcolt vasutasokat – köztük Zsoltot is – rehabilitálják, és megdicsérik.”

Mint korábban írtuk, a létszámnorma betartásának fontosságára felhívni a munkavállalók figyelmét a történetek után örömdetes fejlemény a MÁV-Start részéről, pláne miután a vezérigazgató Zsoltot és Annát – álláspontunk szerint jogsértően –

azonnali hatállyal elbocsátotta: egyetlen bűnük épp a létszámnorma betartása volt. A Budapesti TSZVI-igazgató rendelkezésével az a gond, hogy a munkáltató a felelősséget farizeus módon a vezénylők nyakába varrja, mintha bizony a létszámhiány megszüntetése is a feladatuk lenne. A rendelkezés ugyanis rögzíti, hogy

„(...) a vezényléssel foglalkozó munkavállalók a létszámnorma alatti vonatvábbítást azonnal operatív módon kötelesek megszüntetni, a munkától távollévő munkavállalókat haladéktalanul pótolni.

A létszámnormára vonatkozó előjelentéseket, valamint a heti létszámnormától eltérő vonatvábbításokat a vezénylő tiszt az összeállítás után vizsgálja, a vizsgálat pontos indoklását a küldött táblázat erre vonatkozó oszlopában tételesen jelenteni köteles. A vismaior eseteknél fel kell tüntetni, hogy az egy fő vonatvábbítást milyen esemény okozta. Az így elkészített táblázatot küldeni kell a telephely vezetőknél, akik a táblázatban foglaltakat szintén vizsgálni kötelesek annak érdekében, hogy az egy fős vonatvábbítások megszüntetésre kerüljenek.”

Egy szintén birtokunkba jutott parancskönyvi rendelkezés is megerősíti a létszámhiányt, noha a MÁV-Start korábbi hírlevelében a létszámhiány megszűnéséről tájékoztatta olvasóit „Megszűnt a jegyvizsgálói technológiai létszámhiány” címmel. Katona Sándor Debreceni TSZVI-igazgató rendelkezésében ugyanis arra buzdított, hogy a

„Budapesti létszámhiány miatt 2016. október 1-től, előre láthatólag 2 hónapra – kiegészítés biztosítása érdekében – létszám átcsoportosításra kerül sor Budapest-Nyugati telepállomásra.”

Tagtársunktól kapott információnk szerint a fenti rendelkezés cikkünk megjelenését követően nyomtalanul eltűnt a parancskönyvből. Szeptember 7-i újdonság, hogy több, a debreceni igazgatóság létszámába tartozó utazó már arról számolt be, hogy ez a kiegészítés már nem teljesen önkéntes, a munkáltató „erőteljesen beszéli rá” erre a jegyvizsgálókat. A létszámhiányra további bizonyíték a MÁV-Start szeptember 13-i hírlevele, amiben a MÁV-Start az alábbi pozíciókba keres munkatársakat a belső karrierportálon: Általános karbantartó – Budapest; Anyag- és eszközgazdálkodási előadó – Budapest; Járműfejlesztő mérnök – Budapest, Istvántelek; Járműszerelő – Budapest; Járműszerelő – Székesfehérvár; Munkaidő-beosztás készítő – Szeged; Telepi rendező, váltókezelő – Szombathely, Celldőmők; Ügyfélszolgálati szakelőadó – Székesfehérvár; Vizsgáló főkalauz – Budapest; Vontatás erőforrás szakértő – Budapest.

Persze, kérdés, hogy a belső karrierportálon meghirdetett állásokra jelentkező vasutasokat eredeti munkakörükben kivel pótolja majd a munkáltató...

Kiszervezés: Sikeriült meghátrálásra kényszeríteni Csépké Andrást

A VDSzSz Szolidaritás a MÁV Zrt. Felügyelő Bizottságához is fordult, ennek nyomán a MÁV-Start Zrt. vezérigazgatója kénytelen volt visszavonulót fújni: Csépké András ugyanis nem csak a teherkocsik fenntartási tevékenységétől, hanem a fenntartási dolgozók egy részétől is meg kívánt szabadulni! Ezen kívül – szintén kezdeményezésünkre – vannak öröndetes fejlemények az adatszívargás megakadályozására hivatott DLP-rendszer ügyében is.

A VDSzSz Szolidaritás eredményt ért el, hiszen a MÁV-Start vezérigazgatója kénytelen volt visszakozni, és erről levélben tájékoztatott is minket – ezzel is elkerülve a személyes találkozózt. Csépké András ugyanis azt tervezte, hogy a Start által végzett teherkocsi-javításokat más cégek csinálják a közeljövőben.

A tervezett intézkedés miatt konzultációt kezdeményezett a VDSzSz Szolidaritás, ezen kívül a MÁV Zrt. Felügyelő Bizottságához is fordultunk, mivel szerjntünk a tervezett intézkedés nem szolgálja a MÁV-Start, ennél fogva pedig a MÁV-csoport érdekeit. Úgy tűnik, eredményes volt a fellépésünk.

A munkáltató az ún. DLP-rendszert kívánja bevezetni az „adatszívargás” megelőzése érdekében. A VDSzSz Szolidaritás konzultációt kezdeményezett, amire két fordulóban került sor. Úgy véljük, eredménnyel zárult a megbeszélés, hiszen a munkáltató megígérte, hogy a korábbi tájékoztatóját a konzultáción elhangzottaknak megfelelően módosítja. Együttal biztosított minket arról, hogy kizárólag olyan munkatársak számítástechnikai eszközeire telepítik, akik munkakörükénél fogva a MÁV számára fontos adatok birtokában vannak, olyan adatokat kezelnek, aminek illetéktelen kezekbe kerülése sérti a MÁV vállalatcsoport érdekeit. Ez mint-

egy párszáz munkavállalót érint, de őket is előzetesen tájékoztatják erről.

Igy senkinek nem kell tartania attól, hogy a bevezetni kívánt DLP-rendszer személyiségi jogot sértő, a vélemények, gondolatok szabad áramlását gátló, a vasutasok megfélemlítését szolgáló rendszerként működik majd. Ahogy az a fentiekből kitűnik, mindez nem érinti a végrehajtó szolgálatnál dolgozókat.

Egyébiránt a vállalati emailek alján olvasható a figyelmeztetés, hogy a munkáltató jogosult ellenőrizni az általa biztosított számítástechnikai eszközökön való adatforgalmazást, sőt, az emaileket is megfigyelheti. Ennek megfelelően a MÁV-Startnál többen foglalatokodnak azzal, hogy alkalmanként vezetői ellenőrzés keretében mások emailjeit olvassák...

Egy fergeteges nap!

Augusztus utolsó szombatján tartotta a VDSzSz Szolidaritás Nyiregyháza Szesza Tagcsoportja immár hagyománnyá vált, nyárzáró családi napját Nyiregyháza-Sóstón.



„A segítők már korán reggel sürgöttek-forgtak, hogy időben elkészüljön az ebéd. A korán érkezők sem maradtak éhen, mert Kiss Sándorné (Zsuzsi) kezei alól isteni lángosok kerültek ki még délelőtt, aminek olyan sikere volt, hogy délutáni folytatása is lett. A gyerekeknek csillámtetkóval kedveskedtünk, ami a felnőtteknél is nagy sikert aratott, továbbá még volt lehetőség pingpongozni, tollasozni, focizni és az ellipszis tréner kipróbálására. A kicsik színes labdákat kaptak ajándékba, hogy még emlékezetesebbé tegyük számukra ezt a napot. A hinták és libikókák egész nap foglaltak voltak. Agytornaként mini sakk-tornát tartottunk, amiből kicsik és nagyok egyaránt kivették a részüket. Délre elkészült a gulyásleves, és a merészek megkóstolhatták a kakastaréj-töke pörköltöt, amit Szabadi Miklós főszakács és kuktái készítettek. Hala-si Zoltán is megízelt minket jelenlétével, aki egy rövid érdekvédelmi fórumot tartott a napi aktualitásokról, ami az ebéd elfogyasztása után kötetlen beszélgetésbe torkollott. A zenei aláfestést Dj Mcklode (Felföldi László) biztosította. A nap végére fergeteges hangulat kerekedett, amit egy kis táncsal kora-náztunk meg.”

László Gábor
tagcsoportvezető



MÁV-START VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ Zrt.

1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60. ■ Postacím: 1940 Budapest
Telefon (1) 511-3160 ■ Fax: (1) 511-1364 ■ Webcím: www.mav-start.hu

Ikt.sz.: 16374- /2016/START
Tárgy: válaszlevél – teherkocsi
javítás kiszervezése

Bárány Balázs Péter Úr
alelnök
VDSZSZ Szolidaritás

Kovács Imre
vezérigazgató (CEO)
Rail Cargo Hungaria Zrt.

Tisztelt Alelnök és Vezérigazgató Urak!

Hivatkozva a VDSZSZ Szolidaritás alelnökének 207/2016. a számon iktatott levelére, az alábbiakról tájékoztatom Önöket.

A MÁV-START Zrt. jelenleg nem tervez olyan, a vasúti teherkocsi javítást érintő intézkedést, amely alelnök Úr konzultációs kezdeményezésének tárgyához köthető.

Tekintettel arra, hogy a Mt. 272.§ (5) bek. alapján a szakszervezeti konzultáció kezdeményezésének tárgya a munkáltatói intézkedés, döntés, vagy annak tervezete, így ilyen munkáltatói intézkedés, döntés, illetve erre vonatkozó tervezet hiányában a MÁV-START Zrt. a megjelölt tárgyban konzultációt nem kíván szervezni.

Budapest, 2016. augusztus 25.

Üdvözzellett:

Csépké András
vezérigazgató

Így is a tápláléklánc alján vagyunk, ha nem állunk ki egymásért, eltaposnak minket!

„Ha vagyunk tízen, akkor kit fog bántani? Ha vagyunk húszan, kit fog bántani? Ha már ötvenen vagyunk, akkor mit csinál?! Minél többen vagyunk, annál jobb. Ki kell állni egymásért!” – szögezte le Iski László tolatásvezető tagtársunk, aki nem volt hajlandó munkavédelmi kesztyű nélkül dolgozni. Miskolc-Tiszain két nap múlva már megjelentek a cserekesztyűk, de László története a bíróságon folytatódott, amit a munkáltató csúful elvesztett.

Közölte a munkáltató, hogy nincs szerződés, egy szolgálatban mindenkinek csak egy pár munkavédelmi kesztyű jut, többet nem ad. Ez Iski Lászlónak sem tett, mert volt olyan szolgálat, amikor elhasznált két pár kesztyűt is. Korábban, ha 18:30-kor végzett, de a kesztyűt mondjuk 17 órakor szétessét, cserélték. És szükség is volt erre, mert átázott, ha azonban megszáritották, akkor kettétört, de volt, amikor szétszakadt, „az ujjad jött ki belőle”, a minősége nulla volt.

László kezdeményezte a munkáltatónál tartalékesztyűk elhelyezését a forgalmi irodában vagy olyan helyen, ahol délután vagy éjszaka is lehet cserélni, amikor már a raktárban nincs senki. A munkáltató természetesen ezt megígérte: ha a kesztyű elszakad, cserélik.

Eltelt másfél hét, László jött éjszakásba, feljelentkezett, és hozta a kesztyűit nagy boldogan, hiszen megígérte a munkáltató, hogy kicserélik. Az ügyeletes tiszt értetlenül állt kérése előtt, kesztyű sehol. Nagy telefonálgatás kezdődött, de csak nem lett kesztyű. Erre László kijelentette, hogy ez esetben csak egy megoldás van: nem veszi fel a munkát, és jelezte, hogy munkavédelmi felszerelés nélkül azokat a feladatokat nem tudja végrehajtani, amihez kesztyűre lenne szükség. Azaz rendelkezésre állt.

„Szépen visszamentem az őrhelyre, jelzést adtam, mindent megcsináltam, amihez nincs szükség kesztyűre.”

Reggel hat órakor aztán sürgősen hívatta a munkáltató. Később sor került a meghallgatásra is, de még akkor sem gondolta volna, hogy amennyiben

„a munkáltató nem biztosít munkavédelmi felszerelést, akkor engem deresre kell húzni, felnégyelni, és a Tiszai négy sarkára kitűzni elrettentő példának. De ez lett belőle.”

Mint mondta, hatalmas pénzbüntetést varrtak a nyakába több fegyelmi kíséretében, László szerint nem sokon múlt a kirúgása. Mint utóbb



kiderült, a munkáltató nagyon hajlott erre, hiszen már mindenhol ő volt a téma: hogy merete megtenni „ez a 276. senki”, hogy nem veszi fel a munkát, aminek végrehajtásához olyan munkavédelmi felszerelésre van szükség, amit egyébként épp a munkáltató nem biztosított számára.

„Az volt a furcsa, hogy engem fel akartak négyelni mindenáron, rá két nappal a forgalmiban megjelentek a kesztyűk, megjelent a könyv, tudott mindenki cserélni. Sőt, kiadtak még egy plusz pár kesztyűt, úgyhogy mindenki nevén két pár kesztyű lett. Sokan azt mondták, még szakszervezeti tisztségviselő kollégák is, hogy nem vagyok normális. Hát mondom, gyerekek: ha most ezt benyeljük, akkor legközelebb nem fogunk kapni ruhát, sisakot, nem lesz meleg víz, kéztisztító: semmi nem lesz, mert azt mondja [a munkáltató], ha ezt benyeltek, akkor semmit nem fogunk kapni. Mondtam, hogy ezt visszük tovább, mese nincs.”

Ezután a VDSzSz Szolidaritás képviseletében a bírósághoz fordult, ahol a vasút hatalmas pofont kapott: Lászlót minden pontban felmentették, amivel a vasút vádolta (nem vette fel a munkát, szabotálta a munkát, stb.), hiszen a munkáltató „támadta rendesen”. Így a perköltséget is a vasútnak kellett állnia.

„Ezután többen mondták, hogy nekem meszeltek, mert mostantól a munkáltató rá fog menni a mellemlre, folyamatosan fog zaklatni, ellenőrizni. A túrból a többiek is nagyon félték, hogy most minket fognak ellenőrizni, csak a mi túrunkat fogják csesztetni, mindenben mi leszünk a sárosak, stb.

Mondtam a többieknek, hogy nem kell megijedni a munkáltatótól. A szakszervezet magasan kiállt értem, le a kalappal mindenki előtt. Én mindig szoktam mondani: azt a kutyát nem rugdossák, amelyik hamis. Ha én elkezdek sunnyogni, és ezt is benyelem, elfogadtam volna a büntetést, akkor azt mondja a munkáltató, hogy azt csinálom ezzel az emberrel, amit akartok. Ha nyerünk, nektek is jó, ha nem, úgyis engem rugdosnak, ezzel nincs probléma. Azóta akárhány párat cserélhetünk, bár nem olyan régen voltak olyan

beszólások, hogy megint kevés a kesztyű.”

De erre is van recept. A történetek után Miskolc-Tiszain már elég csak mordulni egyet, és máris adják.

„Tudják, ha nincs kesztyű, van itt olyan hülye ember, aki azt mondja, hogy nem dolgozik. Legyen. Ez a dolguk.”

Persze, László szerint is rugalmasan kell kezelni a dolgokat:

„én megértem őket [a munkáltatót] is, hogy néha kell egy-két hét arra, hogy valamit megoldjanak. De oldja meg! Így is a tápláléklánc alján vagyunk, ha nem állunk ki magunkért, eltaposnak minket, végünk lesz! Az utolsó ruhadarabot el fogja tőlünk venni, mert nem érdeke, hogy meglegyen mindenünk, amire a normális munkavégzéshez szükségünk van. Neki az nem érdeke, hogy – csak vegyük például, hogy 500 forint egy kesztyű – három párat cseréljek. Az 1500 forint, az neki kiadás. De ide kell adnia, és ki kell állni magunkért! Vannak itt nagyon tökös gyerekek, össze kell állni hárman-négyen-öten.”

Problémák persze vannak, de László szerint valami megváltozott a „kesztyűügy” óta. Surranókat korábban a pontrendszer keretében, munkaruhaként lehetett igényelni, aztán bekerült a munkavédelmi felszerelések közé, mint egyéni védőeszköz.

„Hoztak nekünk orrbetétes surranót. Namármóst, aki kocsik közt bujkál, annak fél órán belül kettévágja a lábfejét, annyira rosszak. Mindenki mondta, hogy nem lehet benne dolgozni. Megemlítettem a srácoknak, hogy mindent le kell írni – úgye most már mindent leírunk, mert mindig azt hittem, hogy a szónak súlya van, tévedtem, nagyot tévedtem. Érdekes módon harmincan aláírták. Azelőtt a kesztyűtémát egy ember se merte volna aláírni. Komolyan: senki se merte volna aláírni. Most minden túrból az a 6-8-10 ember jött: 'jó, igazad van, Laci', leírtuk eseménykönyvben, ők aláírták. Rendezőben dettó. Ezelőtt meg se mertek mukkanni. És ennyi kellett hozzá, egy 'egyszerű' per – ami persze nem volt egyszerű, több tárgyalásunk is volt – de látták, hogy ki lehet belőle úgy jönni, hogy nem bántják az embert. (...) De ha vagyunk tízen, akkor kit fog bántani? Ha vagyunk húszan, kit fog bántani? Ha már ötvenen vagyunk, akkor mit csinál? Minél többen vagyunk, annál jobb. Egymásért ki kell állni, nem csak magamért. Én ezt nem csak magamért csináltam! Az egész csapatért, mert

(Folytatás a 10. oldalon)

úgy dolgoztak emberek, hogy az ujjuk kilógott a kesztyűből.

Ha én akkor elkezdek dolgozni abban a szétszakadt, nyamvadt kesztyűben, hideg is volt, havaseső is esett, csúszson csak meg az a csavarkapocs, és szakítsa le az ujjam! Úgy megvágott volna a munkáltató, hogy rotyog, mert miért nem cseréltem?! És ha balesetem történt volna, az első, amit mond: minek álltál szolgálatba?! Mert az egyéni munkavédelmi felszerelés – sisak, kesztyű, surranó – az én saram. Megfelelő-e, stb. Úgyhogy mindenki engem cseszett volna meg, és nem kicsit. Sőt, akkor talán az állásomba került volna.

Lehet így dolgozni, de ha ne adj Isten történik valami – és mindig akkor történik, amikor nagyon nem kellene – akkor kész: Urbi et Orbi az embernek. Akkor biztos, hogy jöhetek a szakszervezethez, de nem tud kiállni mellettem, mivel én csináltam hatalmas gondot saját magamnak. A munkáltató meg biztos nem áll ki mellettem, mert az hiú ábránd, hogy majd beismeri, hogy igen, [azért nem lehetett kesztyűt cserélni, mert] nem volt. Nem, saját maga ellen úgysem fog beszélni. Ugyanaz a gond a kalauzokkal is: elviszed egyedül a vonatot, essen le valaki, míg élsz, börtönben leszel! Essen le valaki, a munkáltató első kérdése az lesz: minek vitted el?! De ha nem viszed el, akkor kirúg.”

Mint arról korábban beszámoltunk, a VDSzSz Szolidaritás javaslatára változik a védőcipők kialakítása, az elegyrendezői munkakörökben lesz zárt, könnyebb munkacipő is! Elegyrendezői munkakörökben rengeteg problémát okozott a surranókba épített orrmerevítő: hajoláskor, guggoláskor a betét belevágott viselője lábába. A jövőben ez kikerül a cipőkből azok esetében, ahol a lábfejre eső tárgyak miatti sérülések kockázata elhanyagolható. Az elegyrendezői munkaköri családban szintén javaslatunkra vezetnek be a zárt, a bokát stabilan tartó, könnyebb munkacipőt is! Ezen kívül a VDSzSz Szolidaritás több kormányhivatalnál bejelentést tett a védőfelszerelés-ellátás súlyos hiányosságai miatt, kérve, hogy a hatóság szigorával fellépve bírja a munkáltatót jogkövető magatartásra, ezzel egyúttal biztosítva a munkavállalók egészséges és biztonságos munkavégzéséhez való jogainak érvényesülését.

Mit tehetsz munkavállalóként ilyen esetben?

Többek között a nyolcgyermekes családapa, Zahorecz Gábor tolatásvezető tagtársunk esete is rámutat a VDSzSz Szolidaritás és a munkavállalók közötti összhang fontosságára. Gábor ugyanis megelégedte, hogy több hónapig nem volt meleg víz Tatabánya állomáson. A VDSzSz Szolidaritáshoz fordult, hogy megkérdezze, mit tehetne ilyen esetben. Mint mondta:

„először is beszélek a szakszervezettel, hogy ebből az ügyből mit tudok kihozni. Nem tudtam, milyen paragrafusok vonatkoznak erre, mi a módja ennek, miként lehet ezt megcsinálni, hogy minél kevesebb felhajtás legyen ebből az egészből. Ezt megtudtam, és így akkor mindjárt neki is álltam a dolgoknak, hogy akkor itt megállunk, mert ez így nem mehet tovább.”

Azokban a szolgálatokban, amikor Gábor megtagadta az utasítás teljesítését, elmentünk szolgálati helyére, hogy szükség esetén azonnal a segítségére legyünk, és a munkáltatónak is egyértelmű legyen: nincs magára hagyva! Mondani sem kell, hogy rövid időn belül lett meleg víz. Természetesen más esetben is ez történne. Az utasítások, munkaviszonyra vonatkozó szabályok betartásának fontosságát nem győzzük hangsúlyozni. Ahogy Gábor és László példája is mutatja, a szakszervezet önmagában nem tud csodát tenni, a munkavállalókkal együtt tudunk csak gyors eredményt elérni!

Mint Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke az Országjáró Infóturné nagykanizsai állomásán kijelentette, a munkavállalóknak rá kell érezniük ennek az ízére: amennyiben sokan összefognak, és a szakszervezetet nem egy bűnös dolognak tartják, bármít el tudnak érni. Magyarországon ezt még nem sokan értik. Mi nem tudunk a munkavállalók helyett semmit sem tenni: a jogi keretet teremtjük meg, hogy a munkavállalók, tagjaink nyugodtan kinyilváníthassák akarataikat, véleményüket, számukra természetesen védelmet is biztosítunk!

Vonatkozó részlet a Munka törvénykönyvéből:

„54. § (2) A munkavállaló megtagadhatja az utasítás teljesítését, ha annak végrehajtása munkaviszonyra vonatkozó szabályba ütközik, vagy a munkavállaló életét, testi épségét vagy egészségét közvetlenül és súlyosan veszélyeztetné.

(3) A munkavállaló az utasítás megtagadása esetén is köteles rendelkezésre állni.”

De ugyancsak megemlíthetnénk jó példaként a 2015. őszi gyékényesi fellépést, amikor az éjszakás és a nappalos tolatócsapat is megtagadta az utasítás végrehajtását Gyékényes állomáson, mivel úgy ítélték meg, hogy a fennálló fertőzésveszély az egészségüket veszélyezteti. Megelégedtek, hogy nem vette őket emberszámba a munkáltató, és minősíthetetlen körülmények között akarták őket munkavégzésre kényszeríteni. Érdekes módon fellépésük nyomán a körülmények azonnal rendeződtek,

emberivé váltak, és senkinek semmilyen bántódása nem esett.

Persze, az utasítás teljesítésének megtagadásán kívül van más lehetőség is. Bárány Balázs, szakszervezetünk, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke például 2015. március 26-án erről beszélt: „Mi a fontosabb: az utasítások betartása vagy a menetrendszerűség?” című videóinkban:

„Ha valaki vagy valakik az utasítás szerint végzik munkájukat, akkor bizony a menetrendnek annyi. Nyilván nem minden vonalszakaszon, de a törzshálózat túlterhelt vonalain hétszentség. Ezt egy példával is demonstráltuk, hiszen csak így van értelme. Két kollégám elment Rákospalota-Újpest II. számú váltókezelő őrhelyére a reggeli időszakban, amikor jöttek a csoportok, és a váltókezelőt figyelték, hogy miképpen végzi a munkáját, és ezt rögzítették is. Kiderült, hogy ha a kolléga az utasítás pontjai szerint jár el, az összes közlekedő vonat szükségszerűen átlagosan 2-3 percet késett. Az ügy pikantériájához azért hozzátartozik, hogy még így sem voltak megtartva azok a normaidők, amiket egyébként az utasítás előír. Hangsúlyozom: a cselekmények az utasítás szerint történtek – próbaállítás, vágányutállítás, jelzőkezelés, engedélyadás, -kérés, fejrovas napló vezetése, stb. A kollega nem fordította rá azt az időt, amit az utasítás számára előír – tehát ami kötelező – ha ez így lett volna, akkor bizony az említett 3 percből ki tudja mennyi lett volna.”

A fenti kísérlet előtt egyetlen váltókezelő dolgozott a toronyban. Bár a technológiai idők nem voltak betartva, a demonstráció óta a II-es toronyban már vezető váltókezelő is dolgozik. Tehát az akció eredményes volt, ennek ellenére máshol nem követte senki váltókezelő tagtársunk példáját.

2014. május 6-án szintén Bárány Balázs többek között arról beszélt, hogy

„olyan lehetőség lenne a munkavállalók, a szakszervezetek és a munkavédelmi bizottságok kezében, amivel kényszeríteni lehetne a munkáltatókat. Csak az a helyzet, hogy ezzel egész egyszerűen nem óhajt[anak] élni.

Nem végzem el azt a nyomorult munkát, ha nem megfelelő a védőeszköz, ha nincsenek meg a munkafeltételek, nincs megfelelő hőmérséklet: ezek mind egzakt, jogszabályba foglalt kérdések, nem lehet vitatni őket. A kutya úristen nem él velük.”

„Itt a laktanya kérdés: poloskás az ágy. (...) Nem kell elvállalni a szolgálatot. Meg kell mondani, hogy nem vagytok hajlandóak poloskás ágyba feküdni. Megígérem mindent, én még azt sem mondom, hogy nem akarnak valamit csinálni, de látjátok, hogy nem megy. Egy nyomorult épület kifestése évekre telik, a sok bába közt elvész a gyerek, és ha nincsenek rákényszerítve, akkor így fog maradni. És ugyanezek a kérdések unós-unaltan ugyanúgy felmerülnek. (...) Ígéretnek, ígéretnek, de nem cselekszenek. És ezt mind nagy birkán eltűri a vasutas. Eltűri a vasutas azt, hogy tönkremenjen a nyomorult melóba.”

A START vezérigazgatója felszalámizná a Startosokat, nemrég a vezénylőket és a vezénylőtiszteket vette célba...

A VDSzSz Szolidaritás által kezdeményezett augusztus 31-i konzultáción megegyeztünk abban, hogy a vezénylő és jegyvizsgáló munkakörök esetében a MÁV-Start Zrt. újabb javaslatot készít – ezúttal a legfeljebb napi 8 óra rendes munkaidő figyelembe vételével!

Csépké András ismét klaviatúrát ragdolt, és augusztus 24-én levelet küldött, ennek lényege, hogy ezúttal a vezénylői és vezénylőtiszt munkakörben foglalkoztatottak számára bértáblát kívánna bevezetni a munkáltató szeptember elsejével. Ezzel azonban – ahogy a Start esetében megszokhattuk – ismét több probléma is akad. *(Honlapunkon elolvashatjátok a munkáltató megállapodás-tervezetét és a két munkakör szintén a Start által javasolt munkaköri leírását. A VDSzSz Szolidaritás NEM írta, és NEM is írja alá a megállapodást.)*

A Start vezérigazgatója által írt levél kézhezvétele után a VDSzSz Szolidaritás konzultációt kezdeményezett, mivel a levélhez csatolt melléletek miatt több kérdésre akartunk választ kapni:

- Egyrészt, a MÁV-Start a kollektív erejű megállapodás szintjére kívánja emelni a bértáblát, a tervezet azonban nem utal a bérek évenkénti emelésének mikéntjére. Jeleztük, esetleges aláírássunkkal nem tudnánk a továbbiakban hatékonyan fellépni a vezénylők bérével kapcsolatban – gyakorlatilag egészen addig, amíg a MÁV-Start Zrt-nél Kollektív Szerződés létezik.

- Amennyiben az ötletszerűen kiemelt munkakörök esetében külön bértarifa lesz, úgy a MÁV-Start Zrt. bérrendszere átláthatatlanná, ennél fogva használhatatlanná válik.

- A bértáblatervezet alapján a vezető jegyvizsgálók, jegyvizsgálók vezénylésével foglalkozó munkatársak bérezése a mozdonyvezetők munkabeosztását végzők jövedelmét meg sem közelíti, ennek okára is magyarázatot vártunk a konzultáción.

Az augusztus 31-i konzultáción a vezérigazgató nem vett részt, a MÁV-Start megjelent munkatársaival arra jutottunk, hogy a vállalat – Csépké András korábbi, mindeddig nem teljesített ígé-

retének megfelelően – a vezénylő és jegyvizsgáló munkakörök esetében újabb javaslatot készít: mégpedig a legfeljebb napi 8 óra rendes munkaidőt alapul véve.

Ezt megküldik részünkre, ami a további tárgyalások alapját képezi.

Indítványoztuk, hogy az új ajánlatok elkészítésekor mindenképp vegyék figyelembe, hogy a BKK évek óta évi 2,5 milliárd forinttal tartozik a MÁV-Startnak. Mint ismeretes, a Start elfogadja a BKV-bérleteket a közigazgatási határon belüli utazás során, ennek ellenértékét azonban senki nem téríti meg a vállalat számára, így az értelemszerűen veszteségként jelentkezik. Valamiért ezt a vállalat vezetése mindeddig nem tudta vagy nem akarta Budapesttől beszédni. (Tarlós Istvánnal nyilván nehezebb boldogulni, mint Németh Zsolt vezető jegyvizsgáló tagtársunkkal elbánni.)

Szorgalmaztuk az átalakított jegyeladási jutalérendszer bevezetését a korábban megbeszéltek értelmében, abban a formában, amelyet a VDSzSz Szolidaritás Személyszállítási Utazó Tagozata bevezetésre alkalmasnak ítélt. (A JÉ-projekt működtetése miatt amúgyis jelentősen visszaesnek az eladások.)

Testkamera bevezetését kezdeményezte a VDSzSz Szolidaritás a MÁV-Csoport utasokkal rendszeresen érintkező munkavállalói részére!

A hatékonyabb „biztonságtechnikai beruházás” érdekében testkamera rendszeresítését javasolta a VDSzSz Szolidaritás, ilyet kaptak a német vasutasok is, hiszen az elmúlt években őket is egyre több támadás érte. A készülék ott bevált, jelenléte elriasztotta a lehetséges elkövetőket, a bántalmazások száma csökkent.

Mint Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója részére írt levelében emlékeztetett rá, a VDSzSz Szolidaritás mielőbbi megoldást sürgetve már számtalanszor felhívta a MÁV-Start Zrt. vezérigazgatójának figyelmét a vasutasokat nap mint nap az utazóközönség részéről érő szóbeli, fizikai bántalmazásokra. Ennek ellenére pozitív változásról nem számolnak be tagjaink; őket igazolják a statisztikák is: az idei hivatalos adatok szerint sem mérséklődik a negatív tendencia, ami tarthatatlan, hiszen egy bántalmazás is megengedhetetlenül sok. Eppen ezért Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke kezdemé-

nyezte, hogy a MÁV-Csoport az utasokkal rendszeresen érintkező munkavállalóit lássa el ún. testkamerával!

Halasi Zoltán levelében utalt arra, hogy tavaly egyedül a MÁV-Start Zrt. 68 bántalmazásos esetet regisztrált hivatalosan, ez azonban valószínűleg csak a jéghegy csúcsa, mivel a valóságban ennél jóval többször kerülhetnek a vállalatcsoport alkalmazásában lévő vasutasok megalázó, fizikai sérelemmel is járó konfliktusba egy-egy magáról megfeledkezett utassal, és más garázda, rosszban sántikáló emberekkel.

A munkáltató – korábbi tájékoztatása szerint – minden rendelkezésre álló eszközzel, így többek között „biztonságtechnikai beruházások megvalósításával” törekszik a támadások megelőzésére. Ez azonban szemlélatomást nem elegendő. A hatékonyabb „biztonságtechnikai beru-

házás” érdekében javasolta a testkamera bevezetését, rendszeresítését. Ilyet kaptak a német vasutasok is, hiszen az elmúlt években őket is egyre több támadás érte. A munkatársaiért felelősséget érző német vasúttársaság, a Deutsche Bahn (DB) ezzel is meg kívánja övni munkavállalóit: a DB szerint ugyanis az intézkedés a teszt-időszakban hatékonyan bizonyult, a készülékek jelenléte elriasztotta a lehetséges elkövetőket. A VDSzSz Szolidaritás elnöke levelében jelezte: bízik benne, hogy a MÁV-Csoport szintén elkötelezett munkatársai biztonsága iránt, és egyúttal felajánlotta szakszervezetünk segítségét, nemzetközi kapcsolatait a mielőbbi bevezetés érdekében.

(A testkamera cirka 15 dkg, de ez már a nehézsúlyú kategória, sok típus ennél jóval könnyebb, akad 6 dkg-os típus is.)



TIZO: A MÁV elfeledett légiója, a VDSzSz Szolidaritásnak égető problémákat kell mielőbb orvosolnia!



Amint visszakerültek a MÁV-hoz, az volt az első, hogy korábbi pótlékaikat mindenféle kompenzáció nélkül azonnal elvették tőlük. Az is érthetetlen, hogyan lett a többiekéhez képest legalább 10-15%-kal kevesebb a bére azoknak a kollégáknak, akik a munkaerő-kölcsönző cégtől jöttek át a TIZO-hoz. Súlyos problémák, hiányosságok a védőfelszerelés-ellátásban, szabályozatlanság.

A Pécsi Területi Ingatlankezelési és Zöldterület Karbantartási Osztály (TIZO), Balatonboglári egységénél – korábbi nevén MÁV-Kert Kft. – jártunk, a kis létszámú munkavállalói közösség fakitermeléssel, lombtalanítással és zöldterület-karbantartással foglalkozik. Őket is rengeteg probléma sújtja, olyan szabályozatlanság és ellátási problémák mellett teszik a dolgukat, amik eddig talán el sem jutottak az illetékesekhez, mivel igazából ők sosem voltak a figyelem középpontjában.

Oroszi Rudolf, a VDSzSz Szolidaritás munkavédelmi szakértője igen tanulságosnak nevezte a kollégák által elmondottakat, hangsúlyozva, hogy szakszervezetünknek számos kérdésben mielőbb lépnie kell. Sajnos, a szokásosnak nevezhető védő-

felszerelés- és védőital-ellátási problémákon kívül egyes tevékenységek szabályozásával is akadnak gondok. Így például úrszelvényen belüli munkavégzés a boglári csapatnál is előfordul, ennek technológiai szabályozása azonban hiányzik esetükben: lépniük kell, hogy ez mielőbb elkészüljön. Hiszen – hívta fel a figyelmet Oroszi Rudolf – ebből a szempontból hasonló tevékenységet végeznek, mint az FKG Kft. vagy akár egy pályafenntartási szakasz munkavállalói: akár az elsodrasi határon belül is dolgozhatnak, őket azonban nem védik azok az utasítások, amik az FKG Kft. és a PFT munkavállalóit igen.

Emiatt már voltak balesetek is, így a szabályozást mielőbb rendezni kell, ahogy a védőfelszerelés-ellátást is, hiszen hideg-meleg környezetben dolgoznak. Sajnos, a helyzet odáig fajult, hogy a kollégák részére helyi beszerzés keretében, soron kívül kellett cipőt, pótlót biztosítani annak érdekében, hogy egyáltalán a napi munkát elvégezhessék. Hosszútávon ez is tarthatatlan, hiszen védőfelszerelés-ellátásuk, számos egyéb dologból áll, ilyen például a vágásbiztos nadrág, a téli cipők, ruházat. A mielőbbi változás érdekében felvesszük a kapcsolatot a MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettesével.

Az elvett pótlékok ügyében szintén cselekednie kell a VDSzSz Szolidaritásnak, hiszen többek között a korábbi MÁV-Kert-időszakban volt munkabiztosító pótlék, favágási pótlék. Amikor azonban

visszakerültek a MÁV-hoz, ezek a pótlékok érthetetlen okból mindenféle kompenzáció nélkül megszűntek.

Ahogy az is érthetetlen, hogy miért lett a többiekénél legalább 10-15%-kal kevesebb a bére annak a három kollégának, akik kölcsönzött munkaerőként jöttek át a TIZO-hoz, sőt, MÁV-munkavállalóként még azt a bért sem kapják meg, amit kölcsönzött munkaerőként korábban megkerestek. A különbözetet valaki lenyelhette – tette hozzá Oroszi Rudolf.

A legégetőbb a védőfelszerelés és az alapvető munkáltatási feltételek terén tapasztalható hiányosságok megszüntetése, ezzel párhuzamosan a VDSzSz Szolidaritás kezdeményezi a Kollektív Szerződés módosítását, és tárgyalásokat kell folytatni a humán szervezettel is: Oroszi Rudolf szerint utóbbi esetben több időre lesz szükség. De el kell indulni ezen az úton – szögezte le.

A MÁV-Kertnél a MÁV Zrt. Kollektív Szerződése nem terjedt ki rájuk. Rájuk is gondoltunk, amikor a téli és a nyári szélsőséges körülmények közötti foglalkoztatást érintő előírásokat foglalmaztuk meg a MÁV Zrt. KSZ-mellékleteiben. Így nyáron a nagy hőterhelésnek kitett tevékenységek során – ahogy a pályafenntartás területén dolgozók esetében is – óránként 10 perces pihenőidőt kell tartani, ez a téli foglalkoztatásra is vonatkozik. Amikor a napi középhőmérséklet a napi +4 Celsius fokot nem haladja meg, akkor a szabadtéri munkavégzés ese-

Pocsékba megy bő két hónap, ez alatt a vasút fizeti a bért, de közben nem foglalkozik azzal, hogyan vizsgáznak le a tanfolyamon felkészített emberei, elengedi a kezüket. Gábor egy váltókezelői tanfolyamot végzett el, vizsgái azonban nem sikerültek. Vele és Kovács Attilával, a VDSzSz Szolidaritás vezető ügyvivőjével elemeztük a lehetséges okokat.

„Az időhiányra panaszkodnak a legtöbben. Ez a váltókezelői tanfolyam két és fél hónapig tart, a követelmény magas, az idő kevés arra, hogy jól felkészítsenek egy embert erre” – legalábbis Gábor szerint, aki tavaly ősszel futott neki a tanfolyamnak, hatósági vizsgái azonban nem sikerültek. Mint mondta, „tömény az anyag, ez annak rosszabb, aki az utcáról esik be.”

„Gábor: – A tanfolyam októberben kezdődött, zsinórban lenyomták az oktatást, ami december közepe környékén ért véget. Utána kiküldtek minket ide, a szolgálati helyre, hogy majd itt készüljünk.

Attila: – És itt milyen képzést kaptatok?
– Itt? Nem foglalkoztunk velünk senki. Úgy lett volna fair, ha egy forgalmi oktatót legalább odaküldenek, hogy foglalkozzon velünk, vegyünk át, mert még van lehetőség finomítani a dolgokon. Mintha szolgálatba jártunk volna: reggel jöttünk, jelentkeztünk, délután – amikor letelt a munkaidő – mentünk. És ez ugye lényegében önképzés lett volna.

„Repüljétek, ha tudtok.

– December közepétől a munkaviszony megszűnéséig – az utolsó sikertelen vizsgáig – kaptatok-e valamilyen felkészítést, további oktatást?

– Nem. Nem, semmit.”

„Én ezt fájlalom az egészben – összegezte Attila –, hogy lezárult a tanfolyam december 14-én, jön az első vizsga – Gábor esetében szerencsétlen módon a karácsony miatt – egy hónap múlva, utána a második vizsga, majd a harmadik, és nem is tudom, miről gondolja [a munkáltató], hogy többet fognak tudni, mint az elsőt. Pocsékba ment bő két hónap, ami még egyszer annyi, mint a tanfolyam ideje. A vasút fizeti a bért, nem foglalkozik a kioktatott, felkészített embereivel, hogy hogyan vizsgáznak le, elengedi a kezüket, mondván: repüljétek, ha tudtok. Vagy esetetek le.”

Gábor egyetért Attilával, ő is arra számított, hogy a tanfolyam után egy forgalmi oktatót még foglalkozni fog velük. Meg is kérdezték, hogy lehetőség lenne-e erre. Mint kiderült, lehetőség éppen lenne, csak a forgalmi oktatók járnak az országot, nekik is vannak képzéseik, menniük kell oktatni. „Tehát erre külön embert nem tudtak biztosítani, hogy foglalkozzon velünk” – tette hozzá.

„A régi rendszerben megvoltak a tanfolyamok, ezt az ember – csúnya szóval – végigseggelte, és aztán meg is lett a vizsga” – emelte ki Kovács Attila a múlt és a jelen egyik különbségét. Ezután kimentek terület-

re, és akkoriban még lehetőség volt a vasúton arra, hogy eldönthessék: alkalmasak-e erre a feladatra. Ugyanis sem a felvételin, sem a vizsga során nem derült ki, kiből lesz jó váltókezelő, forgalmi szolgálattevő – ez ugyanis Attila szerint nem az iskolai végzettségtől függ, hanem a rátermettségtől. Igazából nehéz is meghatározni.

Ki a jó cukrász? Bármilyen tanfolyamot elvégezhet valaki, de a falusi Marika néniit lehet, nem éri utol, aki nagyon jó tortát süt. Valahol ilyen a vasút is – folytatta Kovács



tén a védőitalt és az óránkénti pihenőidőt is biztosítani kell a munkavállalók részére.

A MÁV Zrt. Kollektív Szerződése – a VDSzSz Szolidaritás javaslatára – úgy módosult, hogy a hideg környezetben végzett munkáknál az említett 10 perces pihenők a továbbiakban összevonhatóak lesznek. Hiszen központi forgalmi irányítás alatti területen dolgozik a boglári egység – és még rajtuk kívül nagyon sok másik: kilométerekre nincs állomás, melegedési lehetőség, ilyenkor az a legnagyobb segítség a munkavállalók számára, ha a hidegben töltött időt (kitettségi időt) csökkentjük. Ez pedig a 10 perces pihenők összevonásával érhető el, ha már a tevékenységet úgyis el kell végezni: így egy órával korábban fejezhetik be a munkát.

A munkavállalókat tájékoztattuk azokról a jogszabályi lehetőségekről, amiket ők kezdeményezhetnek sorsuk jobbra fordítása érdekében, ha a vállalaton belül nem sikerül megoldani a problémákat. Ilyen az, ha nincs védőitalt, védőfelszerelés: ilyenkor meg kell tagadni az utasítás teljesítését. A VDSzSz Szolidaritás munkavédelmi szakértője leszögezte: ez nem azt jelenti, hogy hazamennek.

Természetesen a telephelyen maradnak, adott esetben olyan tevékenységet elláthatnak (teleprendezés, stb.), amihez nem kell védőfelszerelés. De nem végzik el azt a munkát, ahol azok a kockázatok megjelennek, amelyek ellen a védőfelszerelés szükséges.

Természetesen, ha nem javul az állapot, akkor a VDSzSz Szolidaritás – a tőle megszokott módon – hatósági bejelentéssel fog élni a munkáltató rovására.

A balatonboglári TIZO-egység vezetőasszonyának is akad problémája, ugyanis felkínálták részére egy munkaszerződés-módosítást, eszerint 2017-ben kertész- vagy agrármérnöki végzettség megszerzése érdekében tanulmányokat kellene kezdenie.

Esetünkben azonban nem angolkertek karbantartásáról van szó, pusztán művezetői, telepvezetői feladatot kell ellátni: el kell küldeni a fiúkat a megfelelő munkahelyre, biztosítani kell a szerszámokat, tehát a kertész-mérnöki végzettség teljes mértékben indokolatlan.

Ha valaki jó pár éve kifogástalanul ellátja ezt a feladatot, akkor képtelen ötlet egy 40. életévét betöltött emberrel szemben ilyen feltételeket és követelményeket támasztani – hangsúlyozta Oroszi Rudolf. Ezt a többi problémával együtt egyeztetni fogjuk a munkáltatóval a mielőbbi rendezés érdekében.

Visszaérkezésünk után haladéktalan intézkedést kértünk mintegy 700 palack ásványvíz kiszállítása érdekében, amit a balatonboglári egység még augusztus elsején, illetve 15-én rendelt meg, ám mindeddig nem érkezett meg.

Mint Oroszi Rudolf a MÁV SZK készletgazdálkodásért felelős vezetője részére leveleiben írta:

„Két hete teljesen kifogytak a készleteikből. Náluk a védőitalt nem csak a hőség ellen szükséges, hanem a változó munkahelyből adódóan az ivóvíz ellátási szükségletet is fedezi.”

Fotó: Rodek Gyula

A Nyíregyházi Állatkertbe látogatott a VDSzSz Szolidaritás Záhony és Térsége Alapszervezete!

A családi kiránduláson közel hatvanan vettek részt! A drága belépőjegy helyett azonban a csoportos jegyárat kihasználva kedvező áron kirándulhattak a családok. Az alapszervezet a tagjai részére a csoportos jegyárból további kedvezményt biztosított, a 6 éven aluli gyerekek belépőjegyét az alapszervezetek átvállalták. Összesen 58-an vettünk részt. A Záhony és Térsége Alapszervezet tagjain kívül csatlakoztak még tagok az Eperjeske állomás Eperjeske tagscsoportból, a Fényeslitke tagscsoportból, továbbá a Start, Cargó és Gépészet alapszervezet/tagcsoport tagjai is részt vettek rendezvényünkön.

Kovács Attila, VDSzSz Szolidaritás, vezető ügyvivő



Vagy esetek le!”

Attila. Régen megvolt erre a lehetőség: ha valaki a munkakörében érezte, hogy ezt nem tudja csinálni, nem feküdt neki például a váltókezelői munkakör, voltak menekülési útvonalak: elmehetett jegyvizsgálónak, kocsivizsgálónak, vonatfelvőnek, stb., vagy az egész vasutat itthagytta. És az igazán rátermettek maradtak, akik szeretik is, mert ezt általában nem a fizetésért csinálták, hanem valahol mindig benne volt a vasút szeretete is. Meg azért hozzá kell tenni, hogy biztos, kiszámítható megélhetést adott a vasút –

szögezte le Attila, aki beszámolt a tapasztalatokról azok esetében, akik Gábor előtt végeztek:

„Ezt hiányolom most: azt hiszik a képzés végén, hogy 100 százalékos tudású váltókezelőket adnak a szolgálati helyekre. (...) szegények kijöttek zöldfülűen a vasútra, és azzal kellett kezdeni, hogy mindent felejtessenek el, amit a tanfolyamon tanultak. Persze, az utasítás szabályait meg kellett tartani, de teljesen más síkon működik a vasút a gyakorlatban, mint ahogy az utasítás szabályaiban le van írva.”

A szabályok betartása ugyanis nem elég, teljesen más tudás, képesség kell a mindennapokhoz – szögezte le Attila. Szerinte józan paraszti ésszöből nagyon nagy adag kell, ezen kívül logikai készségre, jó memóriára, helyzetfelismerő képességre is szükség van, ezt pedig nem lehet a tanfolyamon tanítani, se szűrni. „Én se tudom megmondani, kiből lesz jó váltókezelő, és kiből nem, ezt mindig az élet dönti el” – mondta. Azok esetében, akik most idejöttek, két év múlva derül ki, hogy tudják-e ezt a jövőben is folytatni, és maradnak-e a forgalomnál, esetleg továbbtanulnak-e forgalmi szolgálattevőnek. A másik eshetőség, hogy valaki esetleg arra a következtetésre jut, hogy abbahagyja az egészet, mert fogalma sincs arról, mit csinál, és menekül innen, mert baj lesz belőle. Ezt semmilyen tanfolyamon nem lehet leszűrni – hangsúlyozta Attila. Csak ma már az említett menekülési útvonal sincs meg: a Pályavasúttól nem lehet egyik munkakörből átmenni a másikba, ha valaki esetleg úgy érzi, hogy a váltókezelői munkakör nem neki való.

„Lehet, hogy nagyon jó jegyvizsgáló vagy kocsivizsgáló lehetne, de most ezek a kapuk bezárultak azzal, hogy más-más cégeknél vannak ezek a szakmák.”

És a statisztikák: a tavaly szeptemberi váltókezelő tanfolyamon 33-an indultak, az első vizsgára 19-re csökkent a létszámuk, közülük 12-en tettek sikeres vizsgát (elsőre háromnak sikerült).

A tavaly októberi váltókezelő tanfolyamot – ezen vett részt Gábor is – 19-en kezdték, közülük 7-en tettek elsőre sikeres vizsgát (az írásbelin hárman mentek át, a szóbelin csak egy ember, a többieknek a pótvizsga sikerült).

A második körben az írásbelin négyen mentek át: az írásbeli háromnak sikerült, a maradék egy szóbeliben tett sikeres vizsgát. A harmadik körben a tizenkét résztvevő közül senki nem ment át.

Idén májusban 28-an kezdték meg a váltókezelői tanfolyamot, 24-en jutottak el az első vizsgáig, közülük 13-nak sikerült, a pótvizsgák még folyamatban vannak.

Érdekeség, hogy az idén februárban mintegy 25 résztvevővel indított kocsirendezői tanfolyam után elsőre heten mentek át, a többiek még pótvizsgára várnak. Ugyancsak idén februárban harmincan kezdték meg a forgalmi szolgálattevő tanfolyamot, jelenleg 29-en vannak, szeptember 22-én indul a vizsgaszegző.

Névjegy: Kovács Attila 1988-ban váltókezelőként kezdte vasutas pályafutását, 1989-től vonatmenesztő ténfalyvizsgálóként – lényegében a külsős forgalmi szolgálattevő megfelelőjeként – dolgozott. 1996-tól főrendelkező.

„Ennek a cégnek az egyik legnagyobb baja szerintem, hogy a vonatok közlekedésénél is előbbre való az e-mailek írogatása és olvasgatása!”

Ez cargós tagtársunk sommás véleménye, szerinte ugyanis sok az olyan középvezető, aki az emailezésen kívül nem tud mást felmutatni. A vasúti teherszállítás egész Európában csökken, a tavalyi év hasonló időszakához képest idén 6 százalékkal kevesebb árut fuvaroztak a magyar vasúti hálózaton. És KÜT-ülés is volt, cargós hírsaláta.

Az augusztus 30-i KÜT-ülésen az RCH átadta az 1-6 havi, illetve az 1-7 havi humánerőforrás-gazdálkodási adatokat (benne: túlóra alakulása, szabadság kiadás/maradvány, létszám, szociális segély, egészségmegőrző, korfa).

Főbb megállapítások:

- a korfából látszik, hogy továbbra is öregszik a létszám

- a túlórából 60 millió forinttal kevesebbet fizetett ki a munkáltató (járulékkal együtt) a bázishoz képest. Az IT szervezetenél azért nő a túlóra, mert nincs ember. Nem is lesz, nincs szabad IT szakember a piacon.

- a létszám a tervek szerint alakul, rendkívüli intézkedésre nincs szükség (1899 fő + tartós táppénz (30 napon túli) + folyamatban lévő felvételek (5 fő)).

- 5 mozdonyvezető távozott a cégtől (a két német nyelven beszélő kiment Ausztriába), mert az osztrákok lehetetlen fordákat adtak nekik, egy munkavállaló betegség miatt, a másik külföldre, a harmadik magánvasúthoz távozott.

- a személyi jellegű költségek a tervek szerint alakulnak: 5,9%-kal a terv alatt (az év végi várható mutató 4,9%-kal lesz a terv alatt).

Magyarországon vasúton 6%-kal kevesebb áru (tonna) közlekedett, mint a tavalyi év első félévében. Ennél kisebb mértékben maradnak el a teljesítmények, a magánvasutak nagyobb visszaesést mutatnak, így az RCH piaci részesedése 1,5%-kal nőtt. A június, július nem volt túl combos, de az augusztus már jobb.

Ősz: a répa 85%-át az RCH szállítja, 15%-át az MMV, utóbbié a lepsényi forgalom (ennek alacsony a fedezeti szintje).

Élénkül az autópályaépítés, az M35 építéséből körülbelül egy millió tonnával részesül az RCH. Az M4 építése a „G”-nap után félbeszakadt, azonban várhatóan folytatódik. A Dunaferr jelentős forgalmat állított vissza Záhonyra. Ez jó hír, hiszen egyből megduplázódik a fuvar távolság. Tárgyalások folytak a Dunaferr vezetőjével, aki azt kérte, hogy a záhonyi fuvar ne kerüljön többre, mintha Kostancából vagy Koperből érkezne az áru. Az RCH és a záhonyi maszek átrakók vállalnak is a költségcsökkentést, de a MÁV még hezitál. Ez azzal a veszéllyel jár, hogy a fuvar (illetve annak egy része) áttelelódik Ágcsernyőre, és Záhony-Port munkavállalóinak nem lesz munkájuk.

Amennyiben a költségcsökkentést minden érintett szereplő vállalná, úgy a Dunaferr hajlandó lenne ötéves megállapodást kötni, ami óriási dolog lenne. Reméljük, hogy a kollektív bölcsesség győzedelmeskedik! Ezen kívül a Dunaferr belső vasúti-üzemi tevékenységét is kiadna, ami szintén érdekes lehetőségeket jelentene.

A hírekből ismert törökországi politikai események nem tesznek jót a gazdaságnak: a befektetők távoznak, a beruházások leállnak. Ez az RCH számára kedvezőtlen hatás.

Pannónia projekt: az elnevezés nem új, csak újszerű. Mintegy három évtizeddel ezelőtt a GySEV-nél futott már ilyen nevű projekt. A mostani elnevezés azt takarja, hogy a GySEV, a MÁV és az RCH keresi az együttműködés lehetséges módozatait.

Augusztus 30-án sor került az új (2017. jan elsejétől hatályos) vontatási keretszerződés tárgyalására, a MÁV-START Zrt. tíz, az RCH öt évre szóló szerződést kíván kötni. Emelkedni fog a cargós irányítású mozdonyok száma, így egy fővel bővül a mozdonyirányítók létszáma is.

Az új NFM-rendelet miatt az ECM-rendszer a vasútvállalatoknak be kell vezetniük a mozdonykarbantartás terén is. Az ÖBB Holding ezt már január 1-től megtette a társaságainál, tehát az RCH megfelel a kritériumoknak. Az NKH-val csupán technikai, adminisztratív jellegű egyeztetést kell lebonyolítani.

Az RCH-nak 1100 fővizsga nélküli, illetve kb. ugyanennyi futójavításra váró kocsija van. Utóbbiak közül a Start kb. 60 kocsi javít naponta, ez azonban kevés. Az RCH záhonyi javítócsapatot szervez hat hónap próbaidőre, ugyanúgy, ahogy az keleten és nyugaton már működik.

Az RCH jövő évi üzleti tervét az októberi igazgatósági ülésen tárgyalják. Az RCH könyv szerinti értéke 162 millió euró, az osztrák könyvvizsgáló az említett cégérték mellé 20 millió euró üzemi eredményt vár el, amit a jelenlegi piaci, szabályozási környezetben lehetetlen elérni. Kérdés, hogy emiatt kezdeményezik-e a cég értékének csökkentését?

Mint az RCH-hírmondó beszámolt róla, a vállalatnál hiány van a gabonás kocsikból: jelenleg 650 saját és 250 bérelt kocsi dolgozik ebben a fuvarszegmensben. Szeptember közepére azonban kimerül a kocsipark, ezért csak a legjövendelmezőbb fuvarokat teljesíti az RCH.

A Miniszterelnöki Hivatal jóváhagyta dr. Erb Szilvia, a vállalat vezető jogtanácsosának kinevezését a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Szabályozási Főosztályának élére.

A Tulajdonos három évre meghosszabbította Kovács Imre megbízását.

A VDSzSz Szolidaritás kezdeményezésére egyeztetésre került sor, amin Czinki László, a TÜK Nyugat vezetője és Czékus József képviselte a munkáltatói oldalt. Témakörök:

- Hegyeshalomban a koordinátori munkakörben legyen személyes szolgáltatás-átvétel (az ezzel kapcsolatos helyi függelék-módosító (HF) kezdeményezésünket korábban megtettük).

Az egyeztetésen megállapodás született arról, hogy Hegyeshalomban a „vezető” állomási operatív koordinátoroknál szeptember 1-től bevezetik a személyes szolgáltatás-átvételt, az ezzel együtt

járó KSz szerinti díjazással. Az erre vonatkozó HF-módosítást a munkáltató megküldi. Az esetleges további intézkedéseket a felek három hónap múlva tekintik át.

- Pécsbánya-rendezőn arról tájékoztattak minket a munkavállalók, hogy kevés lesz a szolgáltatónkénti egy koordinátor szeptember 1-től (egy főt átvisznek Dombóvárra). A pótlást meg kell oldani. Felvetésünkre a munkáltató elmondta, határozott szándéka, hogy Pécsbánya-rendezőn legalább a hétfő-szerda-pénteki napokon két fő koordinátor teljesítsen szolgálatot. Ennek a megoldását keresik. Az adminisztratív feladatokat a munkáltató csökkenteni akarja.

- gyékényesi tagtársunk munkarendje megváltozott, ezért a KSZ szerinti alaptéremelésre jogosult, ennek kívánunk érvényt szerezni. Ez ügyben még további egyeztetésekre kerül sor.

Tagtársaink véleménye az RCH-n belüli állapotokról:

„Ennek a cégnek az egyik legnagyobb baja szerintem, hogy a vonatok közlekedésénél is előbbre való az e-mailek írogatása és olvasgatása! Sok az olyan középvezető, akinek ezen kívül nincs felmutatható tevékenysége, ezért zaklatja vele a munkát végző (végezni akaró) munkavállalókat! Kicsit röhejes hogy a postafiókok méretét leszűkítették, viszont van olyan e-mail, amit legalább 3 embertől is megkapok! Ebben az esetben kinek válaszoljak??

De most egy hét szabadság után 1200 üzenet várt! Szerinted ez normális dolog??? Nem vagyok én annyira fontos ember!!!!”

Egy másik hozzászóló szerint

„(...) a szállításon is fontosabb az e-mailezés! Kiengedték a kezükből a rengeteg fuvar, hadd gazdagodjon a számtalan magánvasút, csak tudnám a fuvarszerezéssel megbízott dolgozók mit csinálnak, ha minden fuvar elveszítenek. Én szerencsére már nyugdíjba mentem, de nem túl fényes jövőt látok a még maradtaknak. Csak azt nem értem, hogy ha a taxisok ki tudták harcolni maguknak, hogy az az egy szem konkurenciájuk is eltávozzon, az RCH miért nézi öble tett kézzel, hogy elviszik az orra elől a jól fizető fuvarokat a magánvasutak? Miért nem tiltakozik??

Csökken a vasúti teherszállítás Európában

Az EU-nak nem sikerült a vasúti fuvarozás részarányát növelni európai szinten. Az EU Számvevőszék az elmúlt hat év adatainak elemzése alapján megállapította, hogy a vasúti teherfuvarozás részaránya stagnál, miközben egyre sokasodó akadályokkal kell a társaságoknak megbirkózniuk. Hasonló eredményre jutott a Der Standard is. Néhány kivételtől eltekintve – mint például a Cseh Köztársaságban, Franciaországban és Romániában – csökkent a vasúti teherszállítás részaránya Európában. Ausztriában is csökkenő tendencia mutatkozik: 0,7% körüli csökkenéssel 97.640.000 tonnát fuvaroztak. Az összegzés az Eurostat, az EU statisztikai hivatalának 2015. évi adatai alapján készítette a Der Standard.

Az összeállítást Mózes Tibor, a VDSzSz Szolidaritás Cargós társasági vezetője ügyvivője készítette.

„Tele van a város szerelemmel” – Prognózis

1986-ban Győrben találkoztam először a Prognózis zenekar muzsikájával. Egy barátomnál hallgattuk meg első albumukat, némi ital társaságában. Bevallom őszintén: nem nagyon tetszett. Az időtájt a hardrock zenére voltam ráhangolódva. Nagyon furcsa volt. „Újhullámos zene!” – így mutatta be a barátom. Na, rendben – mondtam – legyen az, de nekem ez nem jön be.

Ennyiben is maradt volna a dolog, ha két héttel később nem találkozom a zenekarral a Szegedi Ifjúsági Napok keretében egy koncerten. Roppant jó műsort adtak a Tisza rakpartján felállított színpadon. Vörös István sajátos örökmozgó előadómódja teljesen magával ragadott!

A Prognózis 1981-ben alakult meg Vörös István vezetésével. Vörös ezelőtt a Nevada együttes gitárosa volt: ő pótolta Radics Bélát, a legendás gitárost! A megalakulás után a zenekar meghívást kapott a legendássá vált Dorogi rockfesztiválra, ahol tízezer ember előtt hatalmas sikert arattak. 1982-ben megjelent az első kislemezük is: beindult a karrier!

Vörös István (gitár, ének), Klemm Ervin (gitár, ének), Jankai Béla (billentyűs), Kormos Gábor (basszusgitár), Gyurik Lajos (dob). A klasszikus felállással hamarosan megjelent az első album is „Élőjelek” címmel. Ez volt az, ami nekem az első hallgatáskor nem jött be. De a szegedi koncert után megkedveltem a zenekart: amint hazaértünk, megvásároltam a lemezüket. Népszerűségük és a lemez meghozta számukra a sikert, rajongótáboruk egyre gyarapodott. Nem pusztán pesti zenekar voltak, járták az országot, igazi turnézó bandává váltak.

1986-ban már ki is jött a második albumuk „Tele van a város szerelemmel” címmel, amit nagyszerű slágerekkel tűzdeltek. Két világsztár – Tina Turner és Alvin Lee – előtt is felléphettek előzenekarként. De ahogy a zenekarokkal lenni szokott, náluk is eljött a válás ideje: 1988-ban Piknik Club néven alakított együttest Vörös István.



Ez a formáció is kiadott egy lemezt, ami azonban nem aratott nagy sikert.

Aztán a zenészeknél eljön az az idő, amikor azt hiszik, hogy külföldön talán majd jobban megy. István sem volt kivétel, két évig Svájcban próbált szerencsét.

1991-ben hazatért, Vörös István és a Prognózis néven új formációval kezdett zenélni – újra megdobogtatva a lányok szívét. Szinte minden rockrendezvényen, fesztiválon fellépett, és nagy sikereket arattak: lemezeik is sorra jelentek meg. Ennek ellenére a zenekar ebben az új felállásban sem bizonyult tartósnak, több tagcserére is sor került. 1999-ben aztán ez a formáció is megszűnt.

Vörös István szólókarrierbe kezdett. A magányos utazó című lemeze szinte legendává vált, de többször is jubileumi koncertet adott a zenekar. A „magányos utazó” pedig napjainkban is hódítja a lányszíveket kis klubokban és nagyobb rendezvényeken egyaránt. Mindenkinek jó szívvel ajánlom a Prognózis és Vörös István lemezeit. A média az ilyen zenekarokkal eléggé mostohán bánik, de a rajongók távolabbra is elmennek, hogy hallják őket. És a produkció kedvéért. A dalok pedig nem koptak meg. Ha egy házbizuliban megszólal az „Én az időt nem sajnálom” című eposz, garantált a hangulat! Sajnos, a mai gagyi előadók látni a médiában „tehetségkutatóknak” nevezett műsorokban: playback előadók olcsóbban elvállalnak egy-egy fellépést. Az élőzene nem mindig kerül előtérbe a városok, falvak kultúrrendezvényeiben, manapság a kisgrofók és egyéb előadókkal szórakoztatják a nagydeműt. De aki remek zenét és tartalmas szövegeket akar hallgatni, ki ne hagyja a fentiekben említett lemezeket.

Ábrahám „szakmunkás” László

Vasútológia

Új játékra hívunk Benneteket! A vasút érdekes világ, ezt naponta tapasztaljuk, hiszen itt töltjük időnk túlnyomó részét! De vajon ismerjük-e egymás munkáját, kifejezéseit, eszközeit? Humoros tesztünk célja, hogy szórakozást, kikapcsolódást nyújtson mindenkinek, reméljük, megkedvelitek. Vágnak is bele! Jó szórakozást! A Vasútológiát Ábrahám László tagtársunk készítette.

A helyes megfejtést beküldők között ajándécsomagot sorsolunk ki! A „Vasútológia” jelíggel ellátott megfejtéseiteket október 20-ig várjuk (vasúti postával) az alábbi címre: VDSzSz Szolidaritás, 1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A. Emailben is elküldhetitek: rejtveny@vdszsz.hu

1. Mit neveznek a mostanában a jegyvizsgálók Retrojet-nek?

- a) Desiro-motorvonat
- b) Hagyományos ingavonat
- c) Uzsgyi

2. Mit jelent a „csillár” a vonat végén?

- a) Nagyon zsíros az ütközőtányér
- b) Világít a zárlámpa
- c) Helyén van a zártárcsa

3. Mely munkakörre utal a „csavarnézegető” kifejezés?

- a) Műszerész

- b) Kocsivizsgáló
- c) Vonalbejáró

4. Mely kocsikat illeték „bolhás” jelzővel a vasutasok?

- a) IC-kocsik
- b) Elsőosztályú párnás
- c) Bz-mellékkocsi

5. Mely vonatokat becézik „Barbie”-vonatoknak?

- a) Szolnoki csikos inga
- b) InterPici
- c) Md-motorvonat

6. Kiket neveznek „pakernak, geletának”?

- a) Jegyvizsgáló
- b) Tolatásvezető, gépkísérő
- c) Váltókezelő

7. Melyik vonat beceneve a „pusztametró”?

- a) Bz-motorvonat
- b) Flirt-motorvonat
- c) Uzsgyi orosz motorvonat

8. Kiket nevez a köznyelv „pókhálósoknak”?

- a) Pénztárosok

- b) Felsővezeték-szerelők
- c) Tisztítási átvivők

9. Hány alagút van a Déli pályaudvaron?

- a) Egy
- b) Kettő
- c) Egy sem, mert az alagút Kelenföldhöz tartozik.

10. Melyik mozdonyt becézik „teknőnek”?

- a) Taurus
- b) Szili
- c) Gigant

A VDSZSZ SZOLIDARITÁS ÉRDEKVÉDELMI LAPJA

Felelős kiadó: Halasi Zoltán

Főszerkesztő: Huszta Krisztián





Tervező szerkesztő: Károlyi Marianna

Nyomda: www.impactmedia.hu;

A szerkesztőség címe, telefonszámai: H-1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A.

Üzemi telefon: 01+13-29, Tel.: 351-1111, E-mail: info@vdszsz.hu; B/SZL/43/91

A megfejtésből megtudod, mi a VDSzSz Szolidaritás bérfejlesztéssel kapcsolatos álláspontja!
A „Rejtvény” jelígével ellátott megfejtéseiteket október 20-ig várjuk (vasúti postával) az alábbi címre: VDSzSz Szolidaritás, 1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A. Emailen is elküldhetitek: rejtveny@vdszsz.hu.
Előző számunkban megjelent rejtvény megfejtése: Minden esetben jogi úton támadjuk meg a munkálatok inkorrekt, jogellenes magatartását!
Az ajándécsomagot Hajgató Attila (Tatabánya) nyerte! Gratulálunk!

	A HIRTELEN FELISMERÉS SZAVA	KÉKES SZÍNŰ DRÁGAKÓ	TÚLZOTT MEGHUNYÁSZKODÁS	50, RÓMAI SZÁMMAL	AZ ASZTÁCIUM VEGYJELE	KATOLIKUS LELKÉSZ	LABDÁT SZÉLRŐL KÖZÉPRE ÍVEL	LISTAVEZETŐ, ELSŐ A TABELLÁN	AJÁNLOTT LEVÉL BEJUTÓJELE	EBBEN AZ IDŐBEN	TÖNKREMEGYA VILLANYÍZZO	EGÉSZSÉGTUDOMÁNYI KAR, RÖV.	ATÉL KEZDETE!	ORCÁNK NERVUSA	NORVÉG AUTÓJEL	ZAMBIAI VÁROS (ndola)	JEDI MESTER G. LUCAS FILMJEIBEN	
MEGFJTÉS, 1. RÉSZ																		I
KOPOLTYÚS VÍZI ÁLLAT				KÍNAI SÜLVES PÉNZEGYSÉG GYORS					AKADÁLYT ELKERÜL INDIAI PÁLINKA							DATA OVER VOICE, RÖV. FOGAZOTT LEVELŰ FA		
EGYFAJTA ADÓT TARTALMAZÓ (SZÁMLA)					SZŰRKÉS ÉGSZÍNŰ KÉKESVÖRÖS SZÍNŰ								VARÁZSLAT KERESÉS TELEFONON					
 TAGOL MEGFEJTÉS, 1. RÉSZ						D-TŰLI IPARVÁROS NAGYOBB HELYSÉG						KÖVÉRRE ETET RÍMEKBE FOGLALT						
ÖT VEGERTEKŰ EDES ALKOHOL							SEBEN KÉPZŐDIK FORGÓSZÁRNY				ESZTERGAKÉS ANYAGA NEMESGÁZ							KELET, R. ÉTELÍZESÍTŐ MÁRKANEVE
RÓMAI 1000-ES		SZÍNŰLTIG PAKOL KOCKA, LATINUL								OKTAT, TANÍT A BRÖM VEGYJELE							AM, AZONBAN VÁSÁROLTAT	
PÁROS VITA!			LATYAKOS						DÜHÖS LESZ DÉLIGYŰMÖLCSÖT TEREM							RAG, -VAL PÁRJA ÁKOS+INTI EGYÜTTESE		
EMERSON, LAKE AND PALMER, RÖV.				KÖZÉPEN ECSETEL! JUH-HODÁLY				NŐI MELLTŰ FOGGAL BELEVÁJ						... VILMOS (ROSSINI) FINOM GÜNY				
A CSILLAGOK HÁBORÚJA HERCEGNŐJE					TELEPES NÖVÉNY ARRA MEG TÁVOLABB					A NEON VEGYJELE ATYUSKA PÁRJA			BENSŐSÉGES LEVEGŐ, REGIESEN					
FARKASOK CSOPORTJA						... IN FABULA IRATKÖTEG					FÖLDGOLYÓ, BIZ. KAMPÓ (TÁJSZÓ)							
AZ OKIGÉN VEGYJELE	BÁNK BÀN FIACSKÁJA OPERÁBAN ÉNEKEL						A MI SZEMELVÜNKRÉ TÁRGYRAG					MEGFELELŐ RÁDIUSZ, RÖVIDEN				BÓ NOTRE ...; PÁRIZSI TEMPLOM		
KEZDŐDŐ GÁTLÁSI!			KASZÁRNyai SZABÁLYZAT -TETIK KÉPZOPÁRJA														A TELLUR VEGYJELE BOLOND, ARGÓBAN	
MŰVÉSZET, FRANCIA SZÓVAL					RÁTÓT HATÁRAI! PÁRATLAN GARAS!		AZ UNDOR SZAVA VERS-MÉRTÉK						RETTEEN AZ ÁRAMERŐSSÉG EGYSÉGE					MÉTER, RÖVIDEN RENDFOKOZAT
ÖSSZEFÜGGÉST ÁBRÁZOLÓ GRAFIKON								AMBRUS ...; SZÍNÉSZNŐ RÓMAI HADISTEN						AMELYIK DOLOGRA BUENOS ...; FOVÁROS				
NEM ELŐRE, ELLENKEZŐLEGI!						FÉLELEM! KÉMIAI KÖTÉSFAJTA			ROBIN COOK-MŰ A LANTÁN VEGYJELE						IZRAELI LÉGITÁRS. SORS, VÉGZET			
EZ IS, ...; MINDEN VEGYESÉN					BÉKÉS ...; SZÍNÉSZNŐ ÍZETLEN (LEVES)						RÉSZBEN EPIFITAI! ELKÉSI A VONATOT					KUFSTEIN FOLYÓJA VALLALKOZÁSFORMA		
...TAK; ÓRAKETELEGÉS				... KERÜL; Ő KÖVETKEZIK INNEN EL						CSONTROL HŰST ESZ SOMOGYI FALU							GITÁROZNI KEZDI! SAPKA, TRÉF.	
BENNE VAN A MÓKÁBAHI!			HANGSZÍN. ÁRNYALAT BOLGÁR PÉTER!						RÁMÁVAL ELLÁTOTT LAPOS CSÓNÁK									LATIN HISZEK-EGY!
A KÖR SUGARÁNAK JELE	CSEKÉLY (ÁR) GÖR. ER. NŐI NÉV							ÍME! SOVÁNY, HITVÁNY LÓ				SUVIKSZ, NÉPIESEN AZ EGYIK APOSTOL						
SZÁNTÓESZKÖZ RÉSZÉBŐL, FÉMBŐL							A LÉGŰT RÉSE IS 54, RÓMAI SZÁMMAL						PÜSPÖKSÜVEG ... VEGÁS; AM. VÁROS					
VALAKI VAGY VALAMI RÉVÉN						MEGŐRÖL (KÁVÉT) LÖKNI KEZDI!								GYÖZ A MŰLT IDŐ JELE				
MAUNA ...; HAWAII-SZIGETEKI VULKÁN				MÁSHOLLET IGAZOLÁSA						SZÁMSZERŰ TÉNY KÉRDŐSZÖCSKA						AZ ÁFA IS EZ KÖZÉPFOR!		
 B																		