



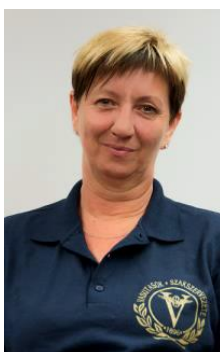
Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

ZÁHONYI VASUTAS

VIII. évfolyam, 14. szám

2018. október 08.

Az első fecske



Október ötödikén, pénteken elstartolt az alapszervezeti választás területünkön is. A sort a TEB alapszervezete kezdte, akik Szervezeti és Működési Szabályzatuknak megfelelően taggyűlést tartottak. A taggyűlésen az alapszervezet titkára beszámolt a tagságnak az elmúlt ciklusban végzett munkájáról, az alapszervezet gazdálkodásáról.

Napirendi pontként én is adtam egy tájékoztatót, amiben érintettem a MÁV-nál zajló folyamatokat, majd szakszervezetünk életéről, aktualitásokról is beszámoltam. Ezt követően került sor a tisztújításra.

A jelenlévők egyhangúlag fogadták el alapszervezeti titkárnak Dolhai Józsefet, bizalmasnak pedig Márta Istvánt és Pöhacker Attilát.



Ez a hármas alkotja az alapszervezet szakszervezeti bizottságát.

A megválasztott tisztségviselőknek újságunkon keresztül is gratulálunk, munkájukhoz jó erőt, egészséget, és nem utolsósorban kitartást kívánunk!

Juhász Tiborné



4625 Záhony Európa tér 5.
vasúti tel: 03/33-49, mobil: 30-3866083, 20-286-1440, Fax: 03-70-63, 03-33-48
E-mail: juhasztne@zahonypnet.hu, zhtk@vsz.hu



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

Vontatási Kupa

Immár sokadszor került megrendezésre a Vontatási Kupa, aminek az idén Szerencs adott otthont. A négy csapat közül a záhonyiaknak sikerült a szépen csillogó ezüst érmét megszerezni.

Szép volt fiúk!!

Juhász Tiborné





Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

Hungrail IV

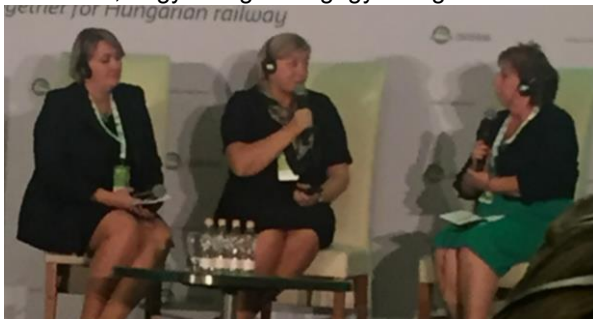
V4 – közös megoldások a vasúti alágazatot sújtó munkaerőhiány mérséklésére



Dorozsmai Éva, a MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettese örült, hogy az előadások között helyet kapott a V4-et is érintő munkaerőhiány, így a lengyel és cseh vasutak képviselői is elmondják, hogyan is állnak a kérdéssel. Jelezte, a MÁV-nál a három éves megállapodás próbál a munkaerő-piaci kihívásokra reagálni. Eszerint 2017-ben 13%, 6,2 Mrd forint, 2018-ban 12%, 6,4 Mrd forint, míg 2019-ben egy legalább 5% keresetnövekedésre lehet számítani. A technológiai létszámhiány a mozdonyvezetőknél 3,5%, jegyvizsgálóknál 1,6%, forgalmi szolgálattevőknél 6%, tolatásvezetőknél 15,9%, míg szakasztechnikus területeken 17,4%. A keresetekben a pótlékok aránya nagyon magas, MÁV szinten 22%, de vannak kiemelt munkakörök, ahol ez 35-37%. Fontos feladat a munkaerő megszerzése, ennek érdekében állásbörzéken, toborzásokon, expón van jelen a MÁV Zrt. De ugyanilyen fontos a munkaerő megtartása is. A közösségi médiát kihasználva jelenik meg, hogy milyen

értékek vannak a vasútnál. Filmek is készülnek a vasúttal kapcsolatos élmények bemutatására. A képzési rendszert felül kell vizsgálni, különösen a hiányszakmákban. Vissza kell adni a vasút korábbi jó hírét, meg kell értetni az emberekkel, hogy a vasút egy jó, és a nemzetgazdaságnak fontos ágazata.

Aneta Przybysz, PKP humánerőforrás vezérigazgató-helyettesétől megtudtuk, a lengyel vasút 2001-ben alakult át, megfelelően az európai előírásoknak. Az infrastruktúra 19 ezer kilométer hosszú pályát, 39 ezer váltót és 15 ezer objektumot, vasútállomást felügyel. Naponta 7500 személyszállító- és tehervonat közlekedik. Folyamatban van 9000 kilométer pálya korszerűsítése, a fő törekvés a biztonságra koncentrálódik. Mivel a vasút a legnagyobb munkaadó Lengyelországban is, ezért fontos az utánpótlás, és a munkaerő megtartása. A vasúti szakképzettségű iskolákkal van együttműködési megállapodás, és az ott tanulóknak ösztöndíjat is ajánlanak, jelenleg 400 ösztöndíjasuk van. Jó a kapcsolat a munkaügyi hivatallal is. Pozitív, hogy az egészségügyi vizsgálatot az állami költségvetés biztosítja. Az utóbbi években jó a vasút iránti szemlélet, ez látszik az érdeklődésben és az ezt a pályát választó fiatalok tekintetében is.



Jitka Cesková, cseh pályavasúti humánerőforrás osztályvezető: A cseh pályavasút 2003-ban alakult, és 17200 fő dolgozik, az infrastruktúra és a vasúti közlekedés, pályaüzemeltetés és az üzemirányítás biztosítása a fő feladat. A korfa hasonló, mint a többi V4 országban, a létszám 33%-a 40-49 év között van, az 50-59 év közöttiek a dolgozók 36%-át teszik ki, tehát nagy kihívás az utánpótlás. A bérek besorolása katalógus szerint történik, van továbbá bérén kívüli

juttatás, kapnak a dolgozók plusz szabadságot, és van támogatás külön a nyaraláshoz is. A heti munkaidő 36, ill. 37,5 óra. A dolgozók 20 év szolgálat után teljes körű, 12 hetes orvosi vizsgálaton esnek át, a pihenőidőt biztosítja a vállalat. Van kapcsolat 10 egyetemmel, ill. szakközépiskolákkal. Sajnos egyre kevesebben jelentkeznek, szakközépiskolába, a többség a gimnáziumot választja. Elindítottak egy akciót a fiataloknak, diákoknak, legyél egy napra vasutas címmel. Bárki, bármilyen területet megismerhet, szabályozott körülmények között. Fontos a családi kötődés, ha van a családban vasutas, szinte biztos, hogy ezt fogják a gyerekek is választani. Van ösztöndíj program, és jó a belső- és a külső kommunikáció.

Halasi Zoltán társelnök, Vasúti Alágazati Párbeszéd Bizottság (ÁPB): A vasúti közlekedés szereplői nem lehetnek egymásnak konkurenciái, mert mindenki vesztes lesz – kezdte a társelnök. Már 2000-ben létrehozták az ÁPB-t, négy évig történtek ágazati egyeztetések, eredmény nélkül. 2018-ig 31 ÁPB alakult, összesen négy helyen sikerült ágazati KSZ-t kötni, jelenleg három ágazati KSZ van. Nagy igény merült fel a vasúti ágazatban egy KSZ megkötésére, a MÁV, az RCH és a GySEV kezdetektől fogva szorgalmazta. 2017-ben újra lett gombolva a KSZ, az utolsó szövegszerű egyeztetések vannak hátra, és aláírásközi helyzet alakulhat ki. Reméljük, a pénzügyminiszter mielőbb ellátja kézjegyével, és egységes minimum feltételek lesznek a vasút területén, minden munkavállalóra érvényesíthetően.

Zubály Bertalan

4625 Záhony Európa tér 5.

vasúti tel: 03/33-49, mobil: 30-3866083, 20-286-1440, Fax: 03-70-63, 03-33-48

E-mail: juhasztne@zahonypnet.hu, zhtk@vsz.hu



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

Selyemvilág



A kereskedelem története végigkíséri az emberiség történelmét, és ha az egyik történet megszakad, valószínűleg a másiknak ott lesz a kezdete. Már az ősember is vágyott divatosabb szőrmére, nem beszélve az őslányokról, és előbb-utóbb a tettek mezejére léptek, ami az erőszakosabb módszereket kiegészítve valamiféle cserét jelentett. Amitől legalább az egyiknek jobb lett, vagy legalábbis azt hitte, csakúgy, mint manapság.

Már időszámításunk előtt is nagy volt a jövés-menés azon égtájak között, ahol valami érdekes cserélni való akadt, ami elég macerás turné lehetett, hiszen a közbiztonságból csak a köz volt meg valamennyire. De az ókori arab, kínai, görög, zsidó, örmény és indiai kalmárok kitartóan bejártak ungot-berket, pontosabban Ázsiát és Afrikát. Jókora ösvényeket tapostak a karavánjaikkal, mígnem azok sok helyen összeértek, és amikor jól ment a bolt, Kínától Dél-Európáig el lehetett bókászni rajtuk. Tettek kitérőket is, hol azért, mert esett, hol meg azért, mert fűjt, de leggyakrabban a biztonságot kerülgették, közben újabb árukat próbáltak becserkészni.

Ezek a bonyolult karavánutak életben tartották, nem ritkán segítették életre kelni az útjukba eső népeket és birodalmakat. Sokat köszönhetett a lüktető kereskedelemnek Kína mellett Bizánc, Róma, Egyiptom, a hellének és a mindig kavargó arab világ is. Az egész utat persze kevesen járták be, talán csak a kalandorok, és néhány utazó, akiket nem csak a pénz érdekelt, mint Marco Polo. De kihasználták a lehetőséget a misszionáriusok is, akik leginkább világvallásokkal házaltak.



Az ösvények sok áruja közül valószínűleg a selyem volt a legnépszerűbb. Naná, hogy a hölgyek vágyai ebben is benne voltak, ám mellettük szól, hogy az elsőre hideg tapintású kelmét gyorsan kellemessé tudják varázsolni. Az Európában kedvelt portékáról 1877-ben Selyemútnak keresztelte el a több földrészt is érintő útvonalakat Ferdinand von Richthofen, német földrajztudós. Igaz, az ő korában már csak a maradványai voltak a Selyemútnak: a hajózás jobb lehetőségnek kínálkozott, különösen azután, hogy Vasco de Gama 1498-ban felfedezte az Európa és India közötti hajóutat.

Aztán eltelt ötszáz olyan év, mialatt a régi Selyemút mentén élő népek háborúztak, vagy bezárkóztak. Utóbbi nem csoda, hiszen a karavánokkal nem csak áru és pénz, de a hírek és vallások mellett ideológiák, művészetek és az egymástól távoli világok tudása is terjedt. A világ sokat fordult azóta, az eszmék terjedéséhez már nem kell karaván, de ismét fontos, hogy az áruk eljussanak oda, ahol szükség van rájuk, jelesül újra a távoli Keletről Európába. Ezt mindkét végen felismerték, és a kilencvenes évek történelmének politikai Pál-fordulása után a szavakat tettek is követték.

Mindenféle korridor kiépítéséről hallunk, az egykor oly fontos karavánutak mentén ismét nagy a jövés-menés. Kalmárok ugyan még alig, de küldöttségek, politikusok annál sűrűbben randiznak, tartanak konferenciákat, és úgy tűnik, minden érintett hajlik egy komoly kereskedelmi út létrehozására. A lehetséges Kelet-nyugati korridorot szokás Új Selyemútnak is nevezni, és ami számunkra fontos, hogy hallhattuk már a „selyemvasút” hírét is. Ha megvalósulnak a sok ország érdekeivel találkozó tervek, az új érrendszer egyik ága lehet Magyarország, de talán még üttöre is.



Ha csak egy kevés megvalósul a tervekből, Záhony ismét felértékelődhet, tehát drukkoljunk a távolban randizóknak. És persze bízzunk, hiszen annak idején Senecának sem tetszett a rideg selyem, de szerencsére nem ő, Néró császár nevelője döntött a kérdésben, hanem a római szépasszonyok.

Dolhai József



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

HUMORSAROK

PANASZ

Doktor úr, a feleségem már hét hónapja nem feküdt le velem! – panaszkodik a férj az orvosnál.

– Küldje be, majd beszéljek vele – válaszol az orvos, és másnap be is megy a feleség, és elpanaszolja az orvos kérdésére: Az a helyzet, hogy reggelente mindig elalszom, és ahhoz, hogy el ne késsek, fogynom kell egy taxit. Mivel erre nincs pénzem, a taxis megkérdezi: Fizet, vagy megoldjuk másként? A „megoldjuk másként”-et szoktam választani, emiatt mégis elkésem, és a főnököm mindig megkérdezi:

– Adjak fegyelmit, vagy megoldjuk másként? – ekkor is a „másként”-et választom, ezért későn indulok haza. Ismét taxival kell mennem, és megint másként oldom meg a helyzetet. Szóval mire hazaérek, annyira elfáradok, hogy semmihez sincs kedvem.

Az orvos elgondolkodik, majd megkérdi:

– Most ezt elmondjam a férjének, vagy megoldjuk másként...?



ÍGÉRET

Béla kinéz egy májusi reggel az ablakon:

– Drágám, látod, milyen szépen süt a nap?

– És?

– Milyen szépen csiripelnek a madarak!

– És?

– Láthatod, milyen szép nap van ma!

– Na és?

– Nem emlékszel? Azt mondtad, hogy egy szép napon elmész...

Balogh Attila