

VÁLTÓVÁS...



1968

25 953
dolgozó



50 ÉV



2018

9 350
dolgozó

HÉV?



Szakma, vagy politika???

- nőnap köszöntő
- bétárgyalás
- közlekedésbiztonság
- forgalom
- gondolatok
- BKK-BKÜ-BÖK hírek
- hobbi
- nekrológ
- apróhírdetés

Kukor Gyula	Elnök	06-20-4599132
Podpácz Zsolt	Hungária ksz.	06-70-6197442
Nagy István	Ferencváros ksz.	06-70-4227674
Daróczi Richárd	Ferencváros ksz.	06-70-3656490
Molnár Miklós	Száva ksz.	06-20-4910666
Szedlák Józsefné	Angyalföld ksz.	06-20-4455045
Píru László	Zugló ksz.	06-70-5498550
Kiss István	Baross ksz.	06-20-5127474
Baranyai Béla	Szépilona ksz.	06-20-4599151
Baranyi Attila	Budafok ksz.	06-20-9272657
Nagy Ferenc	Kelenföld ksz.	06-20-5787059
Koncz Károly	Fogas	06-20-4245488
Szombati Anna	Villamos Pályaszolgálat	06-20-4599295
Virág Zoltán	Forgalom felügyelet	06-30-3925066
Mogyorósi Géza	Troli	06-20-4998053
Tóthné Lipták Marianna	Vonalműszak	06-20-5772788
Kiss Attila	Baross műszak	06-20-4428522
Nagy Anett	Metró M2	06-20-578-7350
Göröcs Miklós	Metró M3	06-30-5005887
Sipos Szilvia	Metró M4	06-20-2615071
Almágy András	BKK Forgalmfelügyelet	06-70-3903807
Szűcs Mónika	BKK Forgalmfelügyelet	06-70-3903573
Berki Éva	BKÜ Bérletértékesítési szakszolg.	06-70-3903826
Demeter Dénes	BKÜ Jegyellenőrzési szakszolg.	06-20-8097924
Fekecs Márta	BKÜ Bérletpénztár	06-30-3760281

Az újság és az összes benne található tartalom (szöveg, kép, grafika, hirdetés, stb...) Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported Licenc alatt van. A licenc szövegének megtekintéséhez látogasd meg a <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/> webcímet vagy küldj egy levelet a következő címre: Creative Commons, 171 Second Street, Suite 300, San Francisco, California, 94105, USA, vagy: villamosfsz@gmail.com

Elképzelhető, hogy néhány anyag a fentiekől eltérő jogvédelemmel rendelkezik, ezért továbbközlési szándékkal keresd meg a szerkesztőséget!

Várjuk írásaitokat, ötleteiteket, észrevételeiteket a villamosfsz@gmail.com e-mail címen, vagy postán.

Az írások szerkesztésének, rövidítésének jogát fenntartjuk.
Kéziratot nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

VÁLTÓVAS...

a Villamos Független Szakszervezet magazinja

2018. március

Főszerkesztő: Virág Zoltán
Olvasószerkesztő: Almágy András
Felelős kiadó: Kukor Gyula
1092 Üllői út 197-199. Száva ksz.
villamosfsz.hu
villamosfsz@gmail.com
telefon: 461-6500/25332

Nyomdai munkálatok:
Premier Nyomda Kft.
info@premiernyomda.hu 481-9515

Nőnap gondolatok – Nők köszöntése

Sokan és sokfélét írtak már a témában, ezért nehéz valami újat, vagy eredeti dolgot megfogalmazni. Az alábbi sorokban - ha nem is mindegyik saját gondolat - de azért igyekszem a lényegét megfogni, hogy mit is jelenthet nőnek lenni. Alcímként azt is írhatnám, hogy gondolatok nőkről - férfiak szemszögéből.

Nagyon megváltozott a világ körülöttünk, úttörők vagyunk egy új szemlélet kialakulásánál. Nincs még messze az az időszak, amikor a nők azt az életfeladatot kapták édesanyáiktól, nagyanyáiktól, hogy a nő sorsa a férfi, és a gyermek, és a legfőbb feladatuk, hogy tökéletes háziasszonyként éljék az életüket. Sajátos belső vágyaik és szükségleteik vannak, ingáznak a lemondás és megvalósítás, a siker és kudarc, az önmegvalósítás és önfeláldozás, a kétségek és remények között. Függeni és függetlenedni akarnak egyszerre. Számtalan nemzedék öröksége az a szemlélet, hogy a nő a család tartópillére. Feladata, hogy gyermekeket hozzon a világra, és minden eszközzel tartsa össze a családot, legyen a család szíve, érzelmi támasza, míg a férfi az élet más területein tevékenykedik. A nők azok, akikhez a gyermekeik a testi, lelki sebeikkel fordulnak, a nők törlik le a könnyeiket, hozzájuk fordulnak a férfiak vigasztalásért, megnyugvásért. A nők erejét kimeríthetetlennek hisszük, és tudjuk, hogy a nők a menedék, a pillanatnyi megálló a rohanó világban. Éppen ez tölti el a nőket büszkeséggel, megelégedettséggel, és közben néha észre sem veszik, hogy energiáik az odaadásban felemészthetők.

Megváltozott a világ körülöttünk, megváltoztak a követelmények. A gazdasági változások és kényszer kiütötte a női kezekből a fakanalat. Kinyílt a nők számára a világ. Megtapasztalták, hogy mire is képesek, és kicsit talán meg is ijedtek a saját lehetőségeiktől. Néha még maguk sem hiszik el, hogy tehetségesek, ügyesek, kitartók és erősek. Gyakran szemben áll bennük a kulturális örökségük, a neveltségük, és a mai kor követelményei, lehetőségei. Gyakran szigorúan elmarasztalják magukat, lelki furdalást éreznek, mert fontos a munkájuk, és egyre többször érzik, hogy fontosak maguknak is. Önzőnek tartják saját viselkedésüket, hiszen édesanyja, nagyanyja sosem mondott, vagy tett volna olyanokat, amelyeket ő megtesz. Félnak a változásoktól. Félnak kifejezni az igényeiket. Félnak kifogásolni, vagy nemet mondani bizonyos helyzetekre. Félnak, hogy elveszítik a szeretetet, amelyet engedelmes, jó kislányságként, feleségként, anyaként, szeretőként, munkatársként megkaptak, mert kiszolgálták az összes

igényt, megfelelték az összes szerepnek, amit elvártak tőlük. Hiába beszélünk a nők egyenjogúságáról a munkában, a fizetésben, a politikai és gazdasági életben, érzelmileg még ezer szállal kötődnek a hagyományos női modellhez. Feladataik megsokszorozódtak, mert meg akarnak felelni egyszerre a múlt, és a jelen követelményeinek is.

Az érzelmek és a megérzések hagyományosan női felségterület, és mint oly sok minden más, az idők folyamán társadalmilag ez is leértékelődött. Az értelmi képességek mellett eltörpülnek az érzelmi készségek. Pedig az érzelmeknek hatalmuk van, és mint általában, ha valami fölött nincs biztos uralmunk, azt megpróbáljuk tagadni, kisebbíteni, elfojtani. A nőknek megadtott a megérzések gazdag eszköztára, nem fogadják el azt a nézetet, hogy a fejük uralkodik a szívükön, a fej és a szív harmonikusan együtt tud működni. Példát mutatnak a gyermekeinknek, úgy élik az életüket, hogy elfogadják a saját érzéseiket, kicsinységüket és nagyságukat, hogy felvállalják női mivoltukat, erejüket és esendőségüket.

Tiszteljük meg a nőket azzal, hogy az év e jeles napján figyelünk rájuk, meghallgatjuk őket és apró ajándékokkal kedveskedünk azért a sok jóért, amit a világ kap tőlük.

Férfitársaim nevében BOLDOG NŐNAPOT KÍVÁNOK a Villamos Független Szakszervezet minden női tagjának!

Almásy András

Nőnap Vallomás

*Március kezdetén
Nagy öröm jár nálunk.
Férfiember, szemével
Csodálón néz rájuk.
Igéző fény
gyönyörű nők s lányok.*

*Ti vagytok az életünk,
amíg világ a világ,
Tiszteletünk mohó vágy
S mi virágként nyújtjuk át.*

Írta: Pühra Zoltán

2017 decemberében megszületett a 2018-as bér-megállapodás. A BKV történetében nem emlékszünk olyan esetre, amikor a Fővárosi költségvetés elfogadása előtt kötött volna meg a bér-megállapodás.

Minden év januárjában hónapokig tartó adategyeztetésekkel kezdődött a tárgyalások sorozata. Arra is sokan emlékszünk, hogy a menedzsment ajánlata a közelmúltban gyakran a nulláról indult.

A szakszervezeti cél már akkor is a reálbér emelkedésének elérése volt, mely az infláció feletti több százalékos bérfelzárkózást feltételezte.

Nem volt könnyű helyzetben a munkavállalói érdekvédelem és gyakran csak a nyomásgyakorló eszközök segítségével sikerült elérni a bér-megállapodást. Sokszor megkaptuk, hogy „máshol még ennyit sem fizetnek” és „ha nem tetszik nem kötelező itt dolgozni”. És valóban, a járművezetői álláshirdetésekre csapatosan jelentkeztek az állástalan érdeklődők.

Válogatni lehetett a gyakorlott, jól képzett járművezetők között. Sokan csak ismerősök közbenjárásával tudtak bejutni egy-egy villamosvezető tanfolyamra. A helyzet azóta sem sokat változott, de a BKV munkavállalók helyzete nem lett jobb.

Bár vannak kedvező folyamatok - járulékcsökkenés, országos bérajánlás, életpálya modell – de ezek számunkra megfoghatatlan dolgok.

A Kormány 2016-ban javaslatot tett az állami tulajdonú cégeknél 30 százalékos béremelésre, amelynek végrehajtását három év időtartamban jelölte meg. Stratégiai célként határozták meg a reálbérek látványos növekedését. A munkabérek növelhetősége érdekében és azért, hogy a vállalkozók és vállalatok terheinek növekedése is korlátozottabb legyen, jelentősebb járulékcsökkentésre került sor. Az állami tulajdonú cégeknél ezek a megállapodások létre is jöttek. Első évben 13%, a másodikban 12%, majd 5% a harmadik évben.

A hivatalos infláció évek óta 0% közelében van, így

az érintett cégeknél a Kormány javaslata jelentős reálbér növekedést okoz.

Azonban a BKV Zrt. önkormányzati tulajdonú vállalat, így ez a képlet nem alkalmazható. A járulékcsökkentés önmagában nem biztosít forrást. Pedig a három év alatt legalább 30 % bérnövekedés ebben a szektorban is nagyon indokolt lenne.

Évek óta minden lehetséges fórumon mondjuk, hogy az alacsony bérek kilátástalan helyzetbe sodorják a munkavállalókat és egy jobb élet remé-

nyében nagyon sokan elhagyják az országot. Európai béreket szeretnének egy európai országban és azért, hogy ezt elérjék, sokan a költözést választják. A külföldre távozó munkaerő, a gazdaság fejlődéséből adódó munkahely bővülés, valamint a „Ratkó korosztály” nyugdíjba vonulása jelentősen megváltoztatja a munka-

erőpiaci erőviszonyokat.

Érték lett a jól képzett, felelősségteljes munkavégzésre képes munkavállaló.

A folyamatos létszám csökkenés vállalatunknál is komoly gondokat okoz. A forgalom zavartalan lebonyolítása csak munkavállalók rendkívüli munkavégzésével biztosítható.

Ez viszont nem mehet így a végtelenségig. Végre a menedzsment is belátta, hogy forrásokat kell biztosítani a napi működés és a jövőbeli feladatok végrehajtására. A tárgyalások során elmondták, hogy a források biztosítása ügyében a Fővárosi Önkormányzat, mint Tulajdonos az illetékes, mert ilyen tartalékok nincsenek a cég költségvetésében.

Hosszú egyeztető folyamat indult a Tulajdonos, a menedzsment és a szakszervezetek között.

Bár három éves megállapodás nem született, de valami elmozdulás azért történt.

A munkaerőpiac helyzetének alakulása jelentős nyomásgyakorló eszköznek bizonyult.

Társaságunknál a 2017 tavaszán 15%-os megállapo-



dás született. Majd decemberben egy újabb 12%-os. Ez volt az a történelmi megállapodás, amely megelőzte a fővárosi költségvetés elfogadását. Nagy eredmény ez a szakszervezetek életében, de hátradólni azért nem lehet. Az európai munkáért európai béreket követelünk a munkavállalóinknak



úgy, hogy azért ne kelljen más országba költözni. A 2019-es év tekintetében még nem kezdődtek meg az egyeztetések, de továbbra is fontos célkitűzés a bérek felzárkóztatása, a munkaerő megtartása és az üzemszerű működéshez szükséges létszám biztosítása.

A Főpolgármester Úr szavai szerint: „a BKV 50 éve kihagyhatatlan része a főváros életének”. Szakszervezetünk álláspontja szerint a jövőben is ennek a gondolatnak kell érvényesülnie. Növelni kell a Társaság presztízsét és az itt dolgozó munkavállalók munkakörülményeinek javításával, valamint az életszínvonaluk növelésével éreztetni kell velük elvégzett munkájuk értékét, jelentőségét.

Wittinger Zoltán
elnök
Közösségi Közlekedési Szakszervezetek Szövetsége

KÖSZSZ ELNÖKVÁLASZTÁS

A Közösségi Közlekedési Szakszervezetek Szövetségének (KÖSZSZ) novemberi taggyűlésén a megüresedett elnöki tisztségre Wittinger Zoltánt a Városi Autóbusz Közlekedési Szakszervezet (VAKSZ) elnökét Választották meg. A VAKSZ 2012. májusi megalakulása óta a KÖSZSZ tagjaként működik. A 16 fős alakuló létszám öt év alatt 320 főre duzzadt.



Pályafutásomat 1994-ben kezdtem autóbuszvezetőként. Érdekvédelmi munkámat 1999-ben kezdtem csoport bizalmiként. Tisztségviselőként számos szakszervezeti feladat megoldásának és lebonyolításának lehettem részese. 2012. május 21-én megalakítottuk a Városi Autóbusz Közlekedési Szakszervezetet, amelynek elnöki tisztségét a mai napig is betöltöm. Szövetségi Elnökként fontos feladatommak tekintem a munkavállalók hatékony képviselete mellett a szövetség bővítését és létszámának növelését.

Wittinger Zoltán
elnök
Közösségi Közlekedési Szakszervezetek Szövetsége

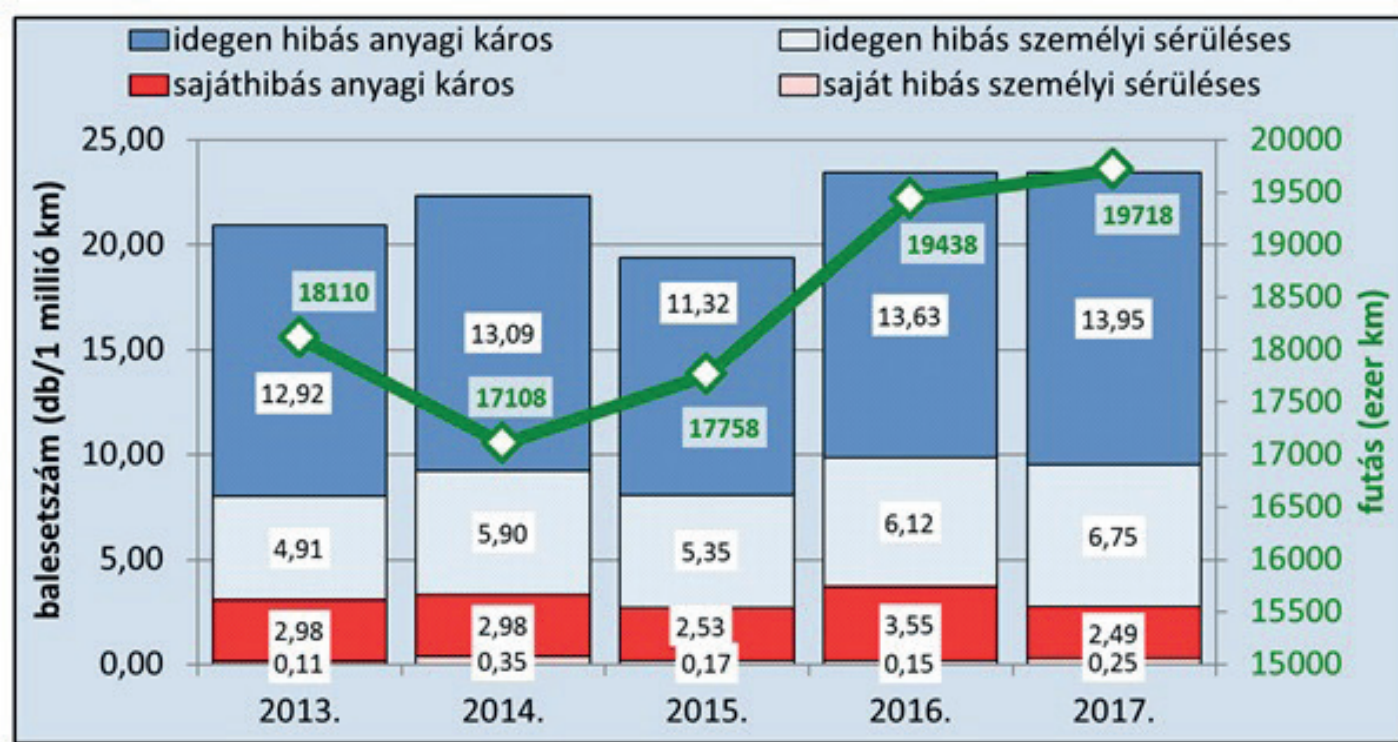
Nyerjük meg a bajnokságot!

A VÁLTÓVAS 2016. évi utolsó lapszámában kaptam lehetőséget, hogy néhány gondolatot megosszak Önökkel a forgalombiztonsággal kapcsolatban. Akkor az első 10 hónap baleseti adatai álltak rendelkezésre, s azok nem mutattak kedvező képet a villamos ágazatra vonatkozóan. Sajnos az év végére sem történt pozitív változás, az 1 millió km-re vetített sajáthibás balesetek száma az előző három év átlagához viszonyítva 17 százalékkal nőtt.

Ez a sajnálatos tény meghatározta, s egyben kijelölte a 2017. év fő célját, mely nem lehetett más, mint az ágazat forgalombiztonsági mutatójának – s ezzel párhuzamosan a szolgáltatás minőségének – a javítása. Egy csapatmunka vette kezdetét a tavalyi év első negyedében! A Villamos Üzemigazgató Úr „szoros” felügyelete mellett a Villamos Forgalmi Főmérnökség, a Villamos Vasútbiztonsági Csoport és a Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Szolgálat munkatársai közösen kezdték keresni, kutatni azokat az okokat, melyek a romláshoz vezettek. Igyekeztünk górcső alá venni a közlekedés valamennyi elemét, melyek kihatnak a szolgáltatás minőségére, munkatársaink munkavégzésére. A feltáró, analízáló munka eredményeként sikerült meghatározni azokat a pontokat, elemeket melyek a javulás lehetőségeit magukba hordozták, s ezeket egy forgalombiztonsági intézkedési csomagban foglaltuk össze. A deklarált 20 beavatkozási pont a forgalomtechnika, a foglalkoztatási körülmények, az oktatás és képzés, a munkáltatói intézkedések, a prevenció köré voltak csoportosíthatók, ezek mellett haladtunk a 2017. évben.

Az idei év elején leltárt készíthettünk, megnéztük, hogy a tervezett és végrehajtott beavatkozásoknak milyen eredményei lettek. Ami a legfontosabb, s jól mérhető a baleseti helyzet alakulása. A 2016. évi romlást sikerült megállítani, csökkent a sajáthibás balesetek száma.

Az 1 millió km-re vonatkozó sajáthibás balesetek száma 26%-kal ($3,7 / 3,55 + 0,15 / -> 2,74 / 2,49 + 0,25 /$) a 2017. évben csökkent az előző évhez képest (1. számú diagram).



1. számú diagram

Villamos balesetek számának alakulása 1 millió km-re vonatkoztatva



A kedvező változásnak örülnünk kell, de cél a balesetek, veszélyes szituációk számának további csökkentése.

A számok mögé tekintve látnunk kell, hogy kollégáinknál továbbra is a leggyakoribb baleseti ok (38%) a közel álló jármű, tárgy melletti elhaladás során az oldaltávolság helytelen megválasztása, s az ez miatt bekövetkező ütközés. 15%-os részarányt képvisel a követési távolság helytelen megválasztása. 2017-ben a balesetben érintett járművezetők közel negyede 2016-ban, vagy 2017-ben szerzett vezetői engedélyt, míg az okozók között ez az arány 42%. Az ellenőrzések során feltárt hiányosságok (vörös jelző meghaladása, sebességtúllépés, stb.) visszaszorítása érdekében nagyobb hangsúlyt kapott a prevenció során az ok-okozati összefüggések vizsgálata, illetve a járművezető kollégákkal az esetek

átbeszélése azzal a céllal, hogy mindannyiunkban tudatosuljon, hogy egy-egy – látszólag elenyésző – szabálytalanságnak milyen következményi lehetnek.

A 2017-ben elindított intézkedési csomagban meghatározott irányvonalak, feladatok továbbra is élnek. Az abban megfogalmazottak és a hétköznapiak során „kikényszerített” új elemek együttes megvalósítása lehet záloga a biztonságos villamosközlekedésnek. Van még tennivalónk!

Véleményem szerint sikert akkor érhetünk el, ha valamennyien átérezzük súlyát és felelősségét a tömegközlekedési szolgáltatásnak, s ennek érdekében – munkakörétől és beosztástól függetlenül – tudunk és akarunk együtt tenni a szolgáltatásainkat igénybevevők és társaságunk biztonsága érdekében.

A magányos lovagok harca nem vezet(het) eredményre, egymás tapasztalataira építve juthatunk előre. Michael Jordan kosárlabdázó, volt NBA sztár mondta egykor: „A tehetség nyeri a meccset, de a csapatmunka és az értelem nyeri a bajnokságot.”

Berhidi Zsolt
szolgáltatvezető
Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Szolgálat



ÜZEMVITELI ZAVARELHÁRÍTÓK A BKV MINDENNAPJAIBAN!

A Felszíni Zavarelhárító és Ellenőrzési Csoport dolgozóinak napi tevékenysége során kiemelt fontosságú szerep jut a forgalombiztonsági és balesetmegelőzési vizsgálatokra is. Az ő nevük üzembiztonsági zavarelhárítók, BKV-s köznyelvben „zavarosok”.

Az eddigiekben végzett ellenőrzési tevékenységek, mint ittaság és okmány ellenőrzés, sebesség-, videós- és utazásos ellenőrzés mellett jelentősen kibővültek a forgalom biztonságát és az események bekövetkeztének megelőzését feltáró vizsgálatok, ellenőrzések. Kiemelt feladatuk a vasúti közlekedés biztonságának biztosítása, a villamosforgalom és a járművezetők munkájának segítése.

A forgalombiztonsági vizsgálatok során feltárják mindazokat az infrastruktúra, villamospálya, jelzők és felsővezetékrendszerek, úttest és megállóhelyi, járdasziget problémákat, megállóhelyi forgalomtechnikai felszereltségek hibáit vagy rongálódásait, melyek a forgalom biztonságos fenntartásához szükségesek.



Az elmúlt évben a forgalombiztonsági vizsgálatok 60%-ában tártak fel olyan problémát, mely megoldásával megelőzhetővé váltak forgalmi események, a menetrendszerinti közlekedésben való fennakadások illetve baleseti források! E vizsgálatok és az azt követő intézkedések javítják a szolgáltatás minőségét. Adott esetben mosolyt csalnak a járművető arcára egy-egy segítő feladat végrehajtásakor.

Fontos a csoport által végzett mindezen tevékenységek ismerete a vállalatnál járművezetői vagy egyéb területen dolgozó kollégák részéről, hogy átfogó képet kaphassanak a napi feladatainkról, az itt zajló ellenőrzési tevékenységről ezáltal tudatosítva bennük azt, hogy munkánkkal az ő munkájukat igyekszünk megkönnyíteni és segíteni. Előfordulhat azonban, hogy a forgalomban résztvevő munkavállalók felteszik magukban a kérdést: Mi abban a segítség, ha egy az Ellenőrzési Csoport által feltárt szabálytalanságot a munkáltató prémiummegvonással jutalmaz?

A forgalombiztonsági és balesetmegelőzési szempontok megelőző tevékenységének szükségessége nyilvánvaló. A baleseti statisztikák sok esetben a nem megfelelő sebesség megválasztására, a szabályok be nem tartására és a figyelmetlenségre, a kellő figyelem elvonására alkalmas eszközök használatára vezethetők vissza. 2017-ben közel 23 ezer alkalommal ellenőrizték a járművezetők munkáját, és ebből mindösszesen 106 esetben került sor prémium megvonásra.



A BKV által üzemeltetett, a tömegközlekedésben részt vevő járművek ellenőrzése során kiszűrjük és jelzik az illetékes üzemegység irányába a graffiti vagy egyéb más módon okozott rongálásokat. Fontos feladatuk, hogy a kötelező felszereltségek pótlásáról intézkedést kezdeményezzenek, vagy a hatósági jelzésekkel kapcsolatos hiányokat is megszüntessék, ezáltal is csökkentve a Budapesti Közlekedési Központ által kiszabott kötbérek mértékét. Ezek a vizsgálatok a vasúti üzem fontossága mellett, kiterjednek a trolibusz és az autóbusz ágazatra is.





Ha megnézzük, ez kimondottan alacsony szám, mely alig éri el a 0,5%-ot!

Ha ezt szembe állítjuk a forgalombiztonsági megelőző tevékenységek vizsgálatának azon probléma feltáró jelentéseivel, melyek az esetek 60%-át teszik ki, akkor bátran kimondhatjuk, hogy az ellenőrzések a járművezetők és a forgalomban résztvevő összes munkavállaló mellett állnak és tevékenységeik nem ellenük irányulnak!

Feladataik kiterjednek az utaskiszolgálási ellenőrzésekre is, mint megállóhelyek információs tábláinak vagy utasváróinak ellenőrzésére. Ugyancsak hasonló célt szolgálnak a BKK által kiadott szolgáltatási előírásokban, intézkedési tervekben meghatározott rendelkezések ellenőrzése, forgalmi rendek és csatlakozások biztosításának ellenőrzése, mely az előbbieken kívül a kötbér kiszabás megelőzését is magukban foglalják. Fontos tényező/munkafolyamat a szolgáltatási színvonal biztosítása, és ezzel párhuzamosan a megrendelői ellenőrzésekhez kapcsolódó kötbérek visszaszorítása érdekében az üzemviteli zavarelhárítás több preventív tevékenységekkel tudja támogatni a metró szakterület munkáját is. Példaként említhető az utastéri világítás, vizuális indításjelző, jármű tisztaság, jármű rongálódás, jegykezelő készülékek meghibásodása, állomási infrastruktúra, állomási tisztaság ellenőrzése stb.



Kiemelt szerepük van az ellenőrzések során, a politikai vagy obszcén szöveget, önkényuralmi jelképet tartalmazó felfestések, átragasztások, járműveken észlelt graffitik-rongálások, illegális matrica elhelyezések feltárásában, melyek azonnali „eltávolíthatatlansága” esetén a Fődiszpécseri Szolgálaton keresztül kérnek intézkedést.

Egyéb tevékenységeik a lift-, és mozgólépcső üzemügyletesi feladatok, a liftekben bennrekedt emberek kimentése, a téli időszakban a síkosságmentesítés ellenőrzése mind a vasúti pálya és váltóköri zónák, mind pedig a megállóhelyek vonatkozásában.



A Felszíni Zavarelhárítási és Ellenőrzési Csoport (üzemviteli zavarelhárítás) a végzett munkájával hozzájárul a menetrendszerinti közlekedés feltételeinek eseménymentes biztosításához, a forgalmi dolgozókkal szemben támasztott utasítás rendszerek betartásának ellenőrzése során pedig a biztonságos közlekedés megteremtéséhez, és a forgalombiztonság javításához.....Egyszóval SEGÍT AHOL TUD!

Kertész Péter
csoportvezető
Felszíni Zavarelhárítási és Ellenőrzési Csoport

Kőszegi István

Csak egy másodperc

(Az alábbi iromány kizárólag a képzelet szüleménye. Bármiféle vélt vagy valós hasonlatosság megtörtént eseménnyel, személlyel csak a véletlen műve lehet.)

Talán még sohasem utálták annyira a Nox együttest, mint akkor éjszaka, abban a kis panellakásban, ahol Sáfrány Benedek éppen a legmélyebb álmát próbálta aludni. Persze, nem a Nox tehetett arról, hogy az ő zenéjük szólt ébresztésnek, ami - lássuk be - akármilyen jó zene is lehet, hajnali fél kettőkor minden rendes családban terrorcselekménnyel felérő inzultust jelentene.

Benedek nagy nehezen beazonosította a hangforrást, majd némi tapogatódzás után sikeresen meg is szüntette a zajt. Lassan felült az ágyban, majd az ablakon beszűrődő fényben hosszasan tanulmányozta a lábujjait. Annyira fáradt volt, hogy még az is nehezére esett, hogy felismerje, ezek az apró izék hozzá tartoznak. Közben az járt a fejében: „ez nem lehet, ezt senkitől sem várhatják el, nem megyek sehová”.

Ahogy apránként tisztult az agya, megértette, hogy igenis mennie kell. Hónap vége van, Ő akart szabadnapból dolgozni. Szólt a diszpécser - van munka - lecsapott rá. Igaz, eddig délutános volt mindig, és általában akkor feküdt le, amikor ma kelt, de akkor is megéri. Ez lesz a harmadik elvont szabadnapja, ebben a hónapban 230 órát dolgozott. Kap egy jó fizut, meglesz a gyerekek az új mobil, amit olyan régen szeretne, az asszonnyal meg elmehetnek végre egyet pihenni valamelyik wellness hotelbe. Benedek negyvenkét évesen, tizenöt éve villamosvezető volt. Már rutinos rókának számított a szakmában. A feladatát jól végezte, nem bántott senkit és őt sem bántották. Kitanulta a szakma csínját-bínját, összetört néhány autót, de semmi rendkívüli. Joggal gondolta, hogy nyugdíjáig már rendben van az élete, még akkor is, ha ilyen szürreális hajnalok tarkítják a palettát.

Nagy nehezen megindult. Faltól falig végig a folyosón, lehetőleg úgy, hogy a családot ne verje fel. Fürdőszoba, ott egy kicsit észhez tért. Öltözés, kávé, lassan indulás... És akkor ránézett az órára. Valami nem stimmelt. Valahol elveszett némi idő. Nincs lassan indulás! Ha nem kezd el örülni rohanni, lekési a buszt. Az a sokat tapasztalt lépcsőház még soha sem látott hajnali kettőkor olyan veszett rohanást, amit Benedek produkált. De az eredmény meglett, elérte a buszt, így beért időben a kocsisíznbe.

A tartózkodóban a szokásos hajnali hangulat uralkodott. Néhányan csendben beszélgettek és kávéztak, Tarhonya a radiátornál, a szokott helyén aludt. Harminc éve mindig délelőtti és kezdés előtt mindig ott alszik, és harminc éve senki sem tudja, miért hívják Tarhonyának.

Sőt, azt sem, hogy mi az igazi neve. Vagy hogy egyáltalán van-e neki.

Benedek belihegett ebbe a színtelen, nyúlós milióbe, ami neki nem volt annyira otthonos, még csak névről sem ismert mindenkit, hiszen a délutános brigádhoz volt szokva. – Sebjaj! Ennek is vége lesz egyszer – gondolta, majd bágyadtan körbeköszönt.

A jelentkezés a diszpécsernél gond nélkül lezajlott. Majd egy kávéval a kezében leült magábaroszkodni. Volt még hat perce a járműátvételig. Még alig ült meg egy kicsit, mikor a nevét kiabálták a diszpécseriből.

– Gyere egy kicsit, Sáfrány! Alá kellene írni a parancskönyvet! Van egy új FTM. –

Benedek odavonszolta magát a parancskönyvhöz, megkeverte benne az új utasítást és kigúvadt.

– Ne vicceljete már! Ez ma lép életbe, harminc oldal és ki a fenének van ideje elolvasni.

– Ne olvasd! Írd alá és tartsd be! – mondta kajánul a diszpécser, majd írni kezdett valamit.

Benedek nem szerette az ilyet. Hogy a fenébe dolgozzon, ha azzal sincs tisztában, hogy milyen francos szabályokat kell betartania?! – Mindegy, majd csak lesz valahogy. – gondolta és elindult kocsit átvenni.

A kocsi átvétele sem ment simán. Hibás ajtókat talált, de műszakost nem. Egy másik kolléga villamosán dolgoztak nem túl nagy jókedvvel, ami így, hajnali fél három táján nem is róható fel nekik. Lényeg az, hogy a műszaki hiba miatt nem tudott időben forgalomba állni. Ez némi konfliktust jelentett a forgalomirányítással, majd előreláthatólag az utasokkal is, hiszen ő volt az első kiálló a 35-ös viszonylaton. Az első kocsira pedig számítanak nagyon. Már érezte: ez nem a kedvenc napjai egyike lesz.

Az Oriza Triznyák utcai megállóban be is jött a papírforma. Az ott várakozó hat utasból ketten a karórát mutogatták, egy pedig megállt a vezető ülke mellett és azt üvöltözte, hogy ha lekési az első HÉV-et, akkor beperli az egész vállalatot. Továbbá hosszasan taglalta, hogy a villamosvezetőnek, - aki minderről tehet – minél közelebbi nőrokonának, milyen testhelyzetben kellene utódot nemzenie. Ezek után, érthetetlen módon visszaült az esővédő alá és rágyújtott.

Benedek természetesen nem szólt vissza. Azt már megtanulta hosszú évek alatt, hogy nem szabad belemenni ilyen konfliktusokba, mert abból csak baj lehet. Inkább csak nyelt egy nagyot, és ahogy a helyzet engedte, továbbindult.

Az átélt feszültségek persze megviselték, még kimerültebbé tették az amúgy is fáradt járművezetőt, de lassan menetrendbe került és lazíthatott egy kicsit. Szépen telt az idő, a végállomásról már időben tudott indulni. Úgy látszott, mégiscsak rendbe jön a nap és minden a helyére kerül.

Keleten szépen világosodni, majd színesedni kezdett az ég alja. Ahogy kelt fel a nap, a város lassan, de visszavonhatatlanul ébredezett. Az eddig villogó jelzőlámpák működésbe

léptek. Több jármű és egyre több, céltudatosan mozgó gyalogos jelent meg az utakon.

Sáfrány Benedek nem volt gyakorlott délelőtti. Neki nem volt annyira egyértelmű, hogy a korán kelő járművezetők legnagyobb ellensége a napfelkelte. Érezte ő, hogy álmosodik egy kicsit, de még vitte a rutin, még tartotta magát. A szeme száraznak, a szemhéja egyre nehezebbnek tűnt, néha egy kicsit hosszabbat pislantott, de nem szólaltak meg azok a vészcsengők, amik ilyenkor már visítanak, ha figyelünk a jelekre. Vezetett magabiztosan, mint ahogy mindig.

Két megálló között éppen arra gondolt, hogy mennyire kellemes meleg van a fülkében és milyen hihetetlen jó érzés, hogy a gyermeke átöleli és szorosan hozzásimul, amikor egy rettentően nem odaillő kiáltást majd két gyors, egymást követő, bizarr csattanást hallott.

Rendkívül gyorsan felébredt. A beidegződött reflexek még a teljes öntudat megjelenése előtt működésbe léptek. Az első, amit észlelt, hogy a vezérlőkapcsoló szinte elgömbül a vészfék pozíción, olyan erővel tépi hátrafelé. A szerelvény jól reagált. Az üzemi fék és a sínfék szinte leragasztotta a villamost. Csak egy valami nem volt rendben. Egy rettenő kellemetlen érzés, amit remélt, hogy szintén csak az álmanak a része. A villamos mintha egy pillanatra puhán, de nagyon vészjóslóan megemelkedett volna. Megállt a kocsi. Benedek még egy ideig döbbenten tépte hátrafelé a kapcsolót, majd nullába kapcsolt vele.

- Nyugalom, nyugalom! – gondolta. – Túl nagy gond nem lehet. Picit bealudtam, történt már mással is. Akármilyen is van, nem szabad kapkodni, nézzük meg az utasokat, majd azt, hogy mi csattant.

Reszkető hangon tájékoztatta az utasokat a vészfékezésről, majd végignézett az utastéren. Szerencsére nem voltak sokan a kocsin és mindenki ült, így nem sérült meg senki.

Remegtek a lábai. Tudta, hogy le kell szállnia és körbejárni a szerelvényt, hiszen lehet, hogy nem álmodta a csattanásokat. És azt a szörnyű billenést.

Ekkor hallotta meg a sikolyokat kintről. Most már belenyilalt a tudat: nagy baj van, nagyobb, mint amire bármikor is gondolt volna. – Legalább tartsd magad! – Ez járt a fejében. – Intézkedni kell. Legalább addig tartsd magad!

Leszállt a villamosról! Amit ott, a kocsi alatt látott, azt nem akarta látni soha, de tudta, hogy sokáig kísérteni fogja, talán egész életében.

„Legalább” két emberi test volt a szerelvény alatt, de mozgás semmi. Csendben voltak. Nagyon. Csak néhány arra járó sikított. Eddig észre sem vette, hogy ott vannak. Furcsán működött az agya. Szinte mulatságosnak tartotta azt a gondolatot, hogy tanúban nem lesz hiány.

Csendesen, számára is meglepő módon, rezzenetlen kézzel

elővette a mobilját és telefonálni kezdett. - Mentők, rendőrség, fődiszpécser. Nem elfelejteni, hogy kocsi alatt van a sérült és ezért emelni kell.

A helyszínelők kiérkezéséig tartott az adrenalin, utána nem volt nyugta, hiszen a nyomrögzítés és a kikérdezés lekötötte az agyát.

Később azt vette észre, hogy most egy kicsit senkinek sem kell.

Újra gondolkozni kezdett. Újra átélte, ami történt. Úgy érezte, kimegy belőle minden erő. A lába elgyengült. Le kellett ülnie a járdaszegélyre és csak meredt ki a fejéből. Nézte a villogó, kék és piros fényeket, a szakértők magabiztosságával mozgó embereket, amint a villamost emelik a tetemekről. Majd a gyerek új mobiljára és a wellness hotelra gondolt.

Egyre jobban összemosódtak a szeme előtt a fények. Ült a járdaszegélyen egyedül és hangosan zokogott.



Bértárgyalás 2018

Akkor most vegyünk egy nagy levegőt, és fussunk neki. Elkezdődött a tárgyalássorozat, amelyben az első alkalommal az érdekképviselőt előadta az elképzelését a társaságcsoporthoz (BKK, BKÜ, BÖK) bérfejlesztésével kapcsolatban (még 2017. december hónapjában). Ezt a munkáltató jelenlévő és illetékességgel bíró képviselői meghallgatták, és továbbították a munkáltatók felé. Már 2018. január hónapban megtörtént a következő egyeztetés, amely alkalommal a munkáltató képviselője jelezte, hogy a munkavállalói érdekképviselő elvárásánál megközelítőleg 33%-al kevesebb forrást tud biztosítani a bérfejlesztésre. A szűkebb forrást is kizárólag olyan módon képes előteremteni, hogy a munkavállalói érdekképviselő kérésével ellentétben nem lehetséges a január elsejétől történő bérfejlesztés, hanem azt a tárgyév július elsejétől kívánja biztosítani. Lényegében a fejlesztés mértékéről nem, hanem kizárólag a - vélhetően majd rendelkezésre álló - keret felosztásáról szólhat az egyeztetés. Ezt a jelenlévő és reprezentációval rendelkező képviseletek határozottan elutasították. Nem elfogadható, hogy félévnyi bérfejlesztés elvesszen, és nem elfogadható a mérték sem. Nem elfogadható, hogy a munkáltató nem veszi figyelembe az ágazatban kialakult és kialakulóban levő bérkülönbségek miatt keletkező bérfeszültséget és munkaerő-elszívó hatást. A munkáltató képviselőjének érvelése szerint, habár hasonló ágazatban eltérő a fejlesztés mértéke, nem veheti figyelembe azt, hogy más, szintén fővárosi tulajdonú vállalat milyen lehetőségekkel és felhatalmazással rendelkezik a tulajdonostól. Jelesül a BKV 2017. év végén megkötött jelentős mértékű és a munkavállalók számára kifejezetten előnyös bérmegállapodása került említésre. A jelenlévő képviselők ezt követően jelezték, hogy egyáltalán nem elfogadható, hogy a BKV, mint szolgáltató és BKK, mint szolgáltató

megrendelő, de mégis azonos ágazaton belül feladatokat ellátó, valamint azonos tulajdonosi háttérrel rendelkező vállalatok munkavállalói között bérfeszültség alakuljon ki. Idézem egy nagyra becsült és igen nagy élet-, és munkatapasztalattal rendelkező munkatársamat: „Most akkor baj van? A válasz röviden: igen, baj van!” A BKK, mint közlekedésszervező működését törvény határozza meg. A Fővárosban Közfunkaügyi Szervezésben kerültek rögzítésre sok egyéb mellett a BKK-BKV feladatai, feladatkörei is. Jelenleg már olyan méreteket öltött az ágazaton belüli bérkülönbségek munkaerő-elszívó hatása, hogy lassan kezelhetetlenné válik a helyzet. Különösen sújtja ez a probléma azokat a területeket, ahol magasan, vagy speciálisan képzett munkaerőre van szükség. A képzett és megbízható munkaerő szaktudása, hozzáértése révén most különösen jelentős értéket képvisel a közlekedési ágazatban működő vállalatok számára. Kialakult egy versenyhelyzet, és a jelentős bérkülönbségek okán a BKK jelenleg nem tudja megtartani ezt a munkaerőt, személyi állományt. A kollégák sok esetben kényszerből váltanak munkahelyet, és távoznak a BKV, a MÁV-HÉV, a Volánbusz, a VT-ARRIVA vagy a MÁV társaságok valamelyikébe. Kényszerpálya alakult ki, amelynek az egyetlen kezelési módja jelenleg, hogy olyan munkavállalók kerülnek felvételre, akik egyáltalán nem, vagy csak kevés releváns tapasztalattal rendelkeznek. Ezeket a kollégákat hosszú időn keresztül szükséges képezni ahhoz, hogy önállóan tudjanak feladatokat ellátni. Van olyan terület, ahol múlt év első feléig hosszú-hosszú éveken át állandó volt a személyi állomány, ellenben a múlt év végére, mintegy 40%-os arányt ért el a fluktuáció. Ki fogja betanítani az új kollégákat, mindeközben ellátni az egyre sokasodó feladatokat? Lesznek olyan napok az évben, amikor pár

hónapos tapasztalattal rendelkező kollégák fogják működtetni és irányítani Budapest közösségi közlekedését!!! Számítan hasonló és igen kényes kérdést lehetne még megfogalmazni, amelyre nem biztos, hogy hallani szeretnénk a válaszokat. Ehhez képest a februári bértárgyaláson a munkáltató egyik képviselője kijelentette, hogy ezek üres frázisok, ijesztgetések, minden alapot nélkülöző, nyomásgyakorlás eszközének tekinthető megjegyzések. E tekintetben is nézetkülönbségek alakultak ki, és nem sikerült konszenzust találni. Azt gondolom, hogy nem lehet csupán a kollégák lojalitására és elhivatottságára alapozni az értékes munkaerő megtartását. A szóbeli elismerésen kívül nagy szükség van a versenyképes bérezés megvalósítására is. Elfogadhatatlan, hogy közel azonos feladatot ellátó munkavállalók között az alaphér különbsége - azonos tulajdonosi háttér mellett - bruttó 60-100e Ft legyen havonta. Még visszafordítható a jelenleg negatív irányba haladó folyamat, de mindenképpen elkerülendő, hogy egy olyan spirálba kerüljön a BKK cégcsoportja, amelyet csak nagyon nagy erőfeszítések árán tud majd kezelni, ha egyáltalán... Nagyon fontos, hogy mindannyian lássuk, a jelenlegi bérkülönbség senkinek sem jó. Hiszen például egy BKV járművezető napi munkavégzése nagyban függ a BKK Mobilitásmenedzsment szervezeti egységében dolgozó mérnökök, menetirányító diszpécser és helyszíni forgalomirányítók munkájától. Amennyiben ezekben a speciális képzettséget igénylő munkakörökben tevékenykedő tapasztalt munkavállalókat nem őrizzük meg a rendszerben, és hagyjuk őket elvándorolni, annak hosszabb távon a forgalomban dolgozó összes munkavállaló a saját bőrén fogja érezni a kárát. De ne ragadjunk le a menetrendeknél, illetve a forgalomirányításnál. Megemlíthetjük még a szolgáltatásellenőrzést is. Gondolom, nem kell hosszan fejtegetni, hogy mennyire

nem mindegy, hogy egy olyan munkavállaló ellenőrzi a járművezetők munkavégzését, aki pontosan tisztában van az ellenőrzött munkavállaló munkájával, munkakörülményeivel, a menetrenddel, a jármű és a vonal sajátosságaival, vagy pedig az egyetemekről összehozott diákok mobiltelefonokkal készített képei alapján folynak majd a kötbértárgyalások, illetve indulnak munkáltatói eljárások a járművezetőkkel szemben. Ugyanekkor még az előbb említett munkakörökben dolgozó munkavállalók munkáját támogató, irányító műszakfelelősök, szakkoordinátorok, főmunkatársak által végzett szervező-, tervezőmunkát és egyéb háttértevékenységeket még meg sem említettem. Hiszen ezen munkakörök ellátásához önmagában nem elegendő az elméleti tudás, elengedhetetlen a tapasztalat is. Amennyi-

ben ezek a munkavállalók elvándorlása tovább folytatódik, és ezekben a munkakörökben is jelentős számban megjelennek a kellő mennyiségű tapasztalattal nem rendelkező munkavállalók, annak beláthatatlan következményei lesznek. És akkor most térjünk rá a bérkülönbségek rendezésére. Említettem már, hogy mindenáron el kell kerülni, hogy a BKK cégcsoportja olyan spirálba kerüljön, amelynek során a folyamatosan növekvő különbség az ágazatban dolgozó munkavállalók munkabére között már kezelhetetlen méretűvé duzzad. Amennyiben a bérkülönbség tovább növekszik, nagyon hamar elérjük azt a szintet, amikor már a nagypolitika előtt is világossá válik, hogy elkerülhetetlen a bérrendezés. És miből lesz megfinanszírozva a bérkorrekció? A válasz egyértelmű. Az önkormányzati tulajdonú cégek béremelésre

fordítható kereteiből. Azaz megismétlődik a mai helyzet, hogy az egyik vállalat béremelésének terhére rendezzük a másik vállalatnál a béreket. Félreértés ne essék, álláspontom szerint a BKV 2017. év végi béremelése csak a BKK menedzsmentjének ajánlatához viszonyítva tűnhet magasnak, a valóságban a jelenlegi munkaerőpiaci viszonyok között, csak a fennálló munkaerőhiányból fakadó további nehézségek elkerülésére elegendő. Sikerült jelentős előrelépést elérni a fővárosi közösségi közlekedés egyik területén, és most azon kell dolgozni, hogy ugyanez az előrelépés megvalósuljon a többi területen is. Nem szabad engedni az aránytalanságok kialakulását, mert annak mindig a munkavállalók látják később a kárát!

Almásy András

HOBBI

Amikor a villamosok összemennek a kezében

Sokan furcsállják, hogy valaki munka után is a villamosokkal foglalkozik, pedig vannak néhányan, akik a villamos modellezéssel töltik idejük egy részét.

A modellezőkről sokan azt gondolják, hogy hóbertos, gyerekes felnőttek, nos, ez részben igaz is de ezen megállapításokhoz azt is hozzá kell tenni, hogy egy modellezőnek igencsak sokrétű tudásra és nem kis türelemre illetve háttérre van szüksége.

Az országban három komolyabb csapat (klub) foglalkozik villamosos terepasztal készítéssel és eseten-

ként kiállításon való bemutatással, de vannak olyan magánszemélyek, akik csak maguknak építenek vagy gyűjtenek ilyen járműveket. Ezek a járművek a lehető legnagyobb arányban hasonlítanak az igazi példányukra, természetesen a legelterjedtebb a H0-ás (1/87-es) építési nagyság, de van sok más méretben is. A hazai járműveket két magyar kis cég készíti, de Német és Cseh nyelvterületről számos gyártót ismerünk.

A terepasztalok és modulok többnyire a modellezők keze munkája, ismerünk fiktív és valós helyszíneket megmutató alkotásokat is. Egy-egy szép, igényesen kidolgozott részlet elkészítése nem csak anyagi javakat, de rengeteg időt is megkíván és van, hogy a kezdeti ötlettől a megvalósításig évek telnek el, de a végeredmény magért beszél!

Ezeket a remekműveket a csapatok többnyire vasútmodell kiállításokon



és egyéb közlekedési rendezvényeken mutatják be, de számos lakás rejt titkon városi közlekedést mintázó asztalokat.

Idén Drezdában szervezik az Európai villamos modellezők találkozóját (2018.06.09-10 között). Az eseményt a helyi közlekedési cég is nagyban támogatja. Akit érdekel az a www.kleinebahnganzgross.de weboldalon tájékozódhat az eseményről.

Ferencz Tamás





Mély fájdalommal tudatjuk, hogy életének 60. évében Varga Károly a Budai Forgalmi Szakszolgálat vezetője 2018. február 18-án elhunyt. 42 éve 1976. szeptember 6-án lépett be a BKV-hoz. Először

a BKV Észak-Pesti Alközpontban volt menetirányító, majd később csoportvezető forgalmi tiszt, és alközponti diszpécser.

1982. május 1-től Főmenet irányító, és Ellenőrző szolgálatnál központi diszpécseri munkakörbe került.

1986. április 15-től a Budai Alközpont vezetője volt.

1996. január 1-től került a Villamos Forgalmi Főmérnökségre, és először a III. Forgalmi Üzem vezetője, majd az átszervezés után, a Budai Forgalmi Szolgálat, majd Szakszolgálat vezetőjeként dolgozott.

Ő volt az, aki Kádár Jánosnak még a rendszerváltás előtt a gyors 1-es villamos első szakaszát adta át, ünnepélyes keretek közt, amit régi felvételek őriznek.

Sajnos az utolsó most készülő szakasz megnyitásánál már nem tud ott lenni, ahogy a hamarosan átadásra kerülő Budafoke kocsiszínnél se!

Rengeteg szakszervezeti rendezvényünkön volt állandó vendég. Legyen az a családi nap, vagy az év végi rendezvényünk, vagy a bécsi és berlini EB amire külön busszal utaztunk.

Kitüntetései: Kiváló Dolgozó 1989, BKV Elismerő Oklevél 2002, BKV Emlékplakett 2008.

Fodor Illés írása következik:

Amikor a 125 éves budapesti villamasközlekedéshez készült az Indóház Extra, akkor megkértelek, hogy írd meg azokat az emlékeket, amik ehhez a - nem tagadás, villamosos szemmel ikonikus - képhez tartoznak. Sajnos többet nem mesélhetsz róla. Köszönöm, hogy amióta itt dolgozok folyamatosan segítetted a munkámat, mindig kiálltál mellettem. Szakmailag és emberileg is nagyon hiányozni fogsz. Nyugodj békében.

„Az az őszi nap is úgy indult, mint a többi: délelőtti ügyelet a fődiszpécser-szolgálatnál. Úgy nyolc óra körül szól a fődiszpécser, hogy adjam át az „asztalomat” az egyik kollégának, és menjek fel Gyene László forgalmi igazgatóhoz. Kérdeztem, miért. Válasz: Nem közölte. Sok minden megfordult a fejemben. Elég szigorú főnök

volt, én pedig fiatal és rutintalan a nagy öregek mellett. Gyene közölte velem, hogy komoly feladat vár rám az 1-es villamos beindulásával kapcsolatban. Nekem kell a vállalat nevében ünnepélyes külsőségek közt átadnom a vonalat Kádár Jánosnak. (A fiatalabbak számára: akkor ő volt az ország első számú politikai vezetője.) Nagyon meglepődtem, abban az időben mindent jó előre leszerveztek, még ha az ember díszcserje volt valahol, akkor is leellenőrizte a belügy illetékese.

Valaminek történnie kellett, hogy én lettem a beugró. Később tudtam meg, hogy csak aznap reggel derült ki, a kijelölt személy lebetegedett. A program szerint a Flórián téri megállóhoz jöttek a párt- és állami vezetők a Miklós utcai pártaktíva-értekezletről. A villamoson csak a járművezető és két belügyes tartózkodhatott. A tüzetesen átvizsgált szerelvényen óráig vártuk a jelenést. Amikor végre megérkezett a küldöttség, én elmondtam a protokollszöveget, majd villamosra szálltunk, és az Árpád hídi megállóig szállítottuk a vendégeket. A villamossal utazott az akkori politikai döntéshozók többsége, és a Minisztertanács több tagja. A rendőrpáncsnok utasított bennünket, hogy milyen sebességgel haladjunk – percre kidolgozott program lehetett. Szerencsén megérkeztünk. Én az első ajtón leszállva vártam. Gondoltam, lesegítem a villamosról leszálló Kádárt, de rögtön megfordult a fejemben, hogy nem értik-e félre ezt a biztonságra ügyelők, hát inkább maradtam. Akkor számomra ő egy megfáradt öregember benyomását keltette mozgásával és jellegzetesen markáns arcával. Az első számú vezetőről teljesen más elképzelése van az embernek. Aztán Kádár odajött hozzám, kezét fogtunk, erős férfias volt a kézfogása. Megköszönte az utazást, és távozott. Hát így esett a találkozásom vele. Varga Károly visszaemlékezése”

Fodor Illés
Indóház Magazin



Mindent meg lehet oldani,
Eladni vagy épp venni:
Telket, lakást, házat, villát,
Megoldjuk gyorsan, mint a villám!

Ha ingatlan eladásban vagy vásárlásban érdekelt most, vagy a jövőben,
keresse a GDN Ingatlanhálózat – Sashalom irodáját bizalommal!
Címünk: 1163 Budapest, Veres Péter út 41.

Értékesítési vezető: Tóth Péter. Elérhetőség: +36-30-237-4705; p.toth@
gdn-ingatlan.hu
Iroda koordinátor: Raukó Eszter.
Elérhetőség: +36-30-607-6182; e.rauko@gdn-ingatlan.hu

Kedves Mindenki!
Finom süti, torta, különleges tortára vágysz vagy szeretnél meglepni
okozni.....Ne habozz, érdeklődj ezen az e- mail címen!Küldök referencia
munkát és árajánlatot!!
Várom az érdeklődők jelentkezését!!
Puskás Krisztina
p.krisztina.noemi@gmail.com

Paracord zsinórból készült termékek áruháza: paracordbolt.hu
Karkötők, nyakörvek, pórázok és sok más érdekesség.
VFSZ tagoknak folyamatos 30% kedvezmény!
Kód: vfsz, a regisztrációnál kérjük megadni.
(info@paracordbolt.hu)

Kardot, bajonettet, rohamsisakot, katonai emléktárgyakat és ruhát, régi pénzt
vásárolok.
06/20/4599132 BKV 251-70

VÁSÁROLNÉK: régi porcelán, fajansz bögréket, táányérok, tálakat, valamint
ezüst, ezüstözött evőeszközöket, akár a padlásról, pincéből. Herendi, Zsolnay,
alföldi, francia, angol,
német régiség érdekel.
Telefon: 30/222-9121. E-mail: balogimi@vipmail.hu.

HITELÜGYINTÉZÉS (Jelzáloghitel és személyi kölcsön)

- Független banki kapcsolataim garantálják a teljeskörű pénzügyi összehasonlítást
- Ingyenes szolgáltatás
- Széles hitelválaszték
- Soron kívüli, gyors banki ügyintézés
- Állami támogatások maximális kihasználása (CSOK, Államilag támogatott hitelek, Lakástakarék)
- Az igényléstől a folyósításig végigmenedzselés

LAKÁSTAKARÉK

- 30% állami támogatás
- Vásárlásra, felújításra, korszerűsítésre, hitelkiváltásra
- Rugalmas futamidő
- Többszörözhető állami támogatás
- Akciós számlanyitás

Az ezzel kapcsolatos ajánlatkészítés és tanácsadás ingyenes.

Elérhetőség: hajasmartina@gmail.com

Tel.: +36-30-476-1662



MUNKAVÉDELEM

Tisztelt Kollégák !

Ez év február 7-8-án megtörtént a munkavédelmi képviselő választás a villamos ágazatnál.

A választások a kijelölt körzetekben, kettő kivétellel sikeresen lezajlottak.

Mindenkinek szeretném megköszönni a részvételt. Budafok kocsisíjában a választásokat a megnyitás után fogjuk megtartani.

Egy területen pedig rövidesen megismétlődik a választás. Február 14-én megalakult a villamos munkavédelmi bizottság. Az elkövetkező időben szeretnénk, ha az elvégzett munkánkról tevékenységünkről láthatóbb képet kapjatok.

Rövid időn belül kidolgozzuk ennek a lehetőséget, és így mindenki számára elérhetővé válunk.

A cél az, hogy ne csak egymás között beszéljétek meg az esetleges munkavédelmi problémákat hanem azok hozzánk is jussanak el. Folyamatosan tájékoztatunk benneteket a bizottság működéséről.



Üdvözlettel:
Baranyai Béla
MVB Elnök

Villamos Független Szakszervezet

Családi nap

Gyáli horgászto
2018.05.12. 8⁰⁰ - 17⁰⁰

A részvétel csak a szakszervezet tagjának, házastársának ill. élettársának, valamint a szakszervezet felé bejelentett gyermekének engedélyezett.
Belépő felnőtteknek 1 000 Ft, mely tombola is egyben. Gyermekeknek ingyenes.
Az ingyenes étkezési- és italjegyet a helyszíni regisztráció után lehet átvenni.

Programok:

Horgászverseny (engedély nem szükséges!):

Nevezési díj 1 000 Ft. (A belépőjegyen felül fizetendő!)
használható 1 bot 2 horoggal.

6⁰⁰-ra kint kell lenni a helyszínen, a pályabeosztás sorsolással történik.

A verseny 7⁰⁰-tól 12⁰⁰-ig tart.

A nyertesek értékes díjazásban részesülnek.

A fogott hal elvihető (2 db nemes és 3 kg egyéb).

Gyerekeknek arcfestés, lufibohóc

légvár, lovaglás, lőbusz, íjászat, kalandpark

CSALÁDI VETÉLKEDŐ

A.I.K.O. Ashihara Karate bemutató

Kaja, pia minden jó

/grillcsirke, helyben készítve/

Tombola:

100 Ft-os, 1 000 Ft-os és 14 éves korig ingyenes gyerektombola kapható.

Ingyenes buszjáratot indítunk Száva Kocsiszínből

(5.30, 6.30, 7.30, 8.00, 8.30, 9.00, 9.30, órákor)