

A KÖZLEKEDÉSI SZAKSZERVEZET TÖRTÉNETE MAGYARORSZÁGON

1898-2008.

A KEZDETEK....

Magyarországon az **1848-49-es polgári forradalom és szabadságharc** a jobbágyrendszert és a feudális kiváltságok egy részét felszámolta, mellyel megteremtődtek a magyar társadalom és gazdaság polgári fejlődésének a feltételei. Az **1867-es kiegyezés** konszolidálta a polgári fejlődés feltételeit. Lehetővé tette a modern nagyipar fejlődését, amely együtt járt a munkásság számának gyors növekedésével.



1873-ban az összmunkásság létszáma 360 ezer, a gyári munkásoké 70 ezer volt, melynek 30 %-a Budapestre koncentrálódott. A századfordulóra Magyarországon a kezdeti kapitalizmusra jellemző forma a kisüzem elterjedt maradt, ugyanakkor a gazdaság legmodernebb szektoraiban (bányászat, kohászat) létrejöttek a legkorszerűbb vállalati formák. E kettősség is befolyásolta a későbbiekben a szakszervezetek fejlődését.

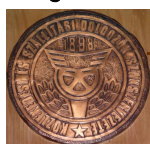
A századfordulóig egy 1875-ös belügyminiszteri rendelet alapján a munkásoknak érdekeik védelmére csak a **segélyező és a szakegyletek működését engedélyezték**. A segélyező és a szakegylet legálisan tevékenykedő, a hatóságok által elfogadott alapszabállyal rendelkező szervezet volt.

Az 1870-es, 80-as évek küzdelme és csalódásai felerősítették a munkásszervezkedést. Mind többen értették meg a szakegyletek alakításának szükségességét. Az első szakszervezetet a nyomdászok hozták létre 1862-ben. A cipészek 1868-ban, a szövőmunkások és a zsinórkészítők 1871-ben, a vasasok 1877-ben, a szabósegédek és szabómunkások 1890-ben, hozták létre szakegyletet.

A közúti személy és áruszállítást a századfordulón az egyéni kisüzem jellemzi. A személyszállítás, a bérkocsisipar még alig nőtte ki céhes kereteit. 1890-ben az ország 4458 bérkocsisa közül 2129 még önálló. Lényegében hasonló marad a helyzet 1910-ig. A fuvarosok száma 1890-ben 11898, akiknek 76%-a önálló, így rendelkezik termelési eszközével. 1898-ban kb. 10000 a budapesti kocsisok száma.

A falusi nyomorból sokan menekülésként választják a szállítási tevékenységet. A részben még agrárproletár fővárosi fuvarozómunkásság nehezen találja meg az utat a munkásmozgalomhoz. Az 1890-es évek elején néhányukban megérik a szervezkedés gondolata.

Néhány évnyi sikertelen egyletalapítást követően **1898-ban alig száz fuvaroskocsis és teherszállító-munkás a Víg utcai Molnár-féle vendéglőben tartott alakuló közgyűlésen kimondja a BUDAPESTI TEHERSZÁLLÍTÓ ÉS FUVARIPARI MUNKÁSSEGÉDEK SZAKEGYLETÉNEK a megalakulását.**



A budapesti Szakegylet megalakulásakor a magyarországi munkásmozgalom és annak szerves részét alkotó szocialista szakszervezeti mozgalom már jelentős sikereket tud felmutatni. Magyarországon a fejlettebb nyugati országokkal ellentétben a szakszervezeti mozgalom kibontakozása a Magyarországi Szociáldemokrata Párt (MSZDP) segítségével valósult meg. Az MSZDP I. Kongresszusa külön napirendi pontban foglalkozott a szakmai egyesületekkel, meghatározva azok célját és feladatait, így a gazdasági érdekvédelmet, a munkafeltételek javítását, rövidebb munkaidő, jobb munkadíjak kivívását.

1899-ben megkezdí működését a szakszervezeti mozgalom szervezeteinek erősítésére létrehozott Szakszervezeti Tanács (Szaktanács).

A szervezkedés kézzelfogható eredménye, hogy a fuvaripari munkások számára kivívják, hogy nem cselédeknek, hanem ipari munkásoknak számítanak, és munkakönyvet kapnak.



A XX. SZÁZAD ELEJÉN....

A gazdasági válság évei nem kedveztek a munkásság mozgalmainak, a további szervezkedésnek, amit 1902-ben próbálnak újjáéleszteni. Az alig százfőnyi tagság bizalmatlan, kiábrándult. A munkáltatók támadásba lendülnek, felmondás nélkül kezdik elbocsátani a tagokat munkahelyeikről. A kocsisok és szállítómunkások élet- é munkakörülményei embertelenek. A munkaidő túl hosszú, s teljesen szabályozatlan, gyakori a 16-18 órás munkanap. A fizetések a legtöbb ipari munkásréteg béreihez viszonyítva is alacsonyak, de a munkáltatók még további jogtalan levonásokkal csökkentették. Aki elégedetlenkedett, azt a munkáltatók indok nélkül azonnal elbocsátották.



Közlekedési sztrájkjtanya a XX. század elején

1903. szeptemberében a Szakegylet memorandumban foglalja össze a fuvarozó munkásság élet- és munkakörülményei javítására vonatkozó követeléseit, melyet a munkáltatók visszautasítanak. **1903. szeptember 28-án Budapesten több mint 3000 fuvaroskocsis és teherszállító-munkás általános sztrájkba lép.** A fuvarozók első sztrájkja megerősíti a Szakegyletet, a taglétszám nő. A sztrájk harmadik napján a rendőrség provokálja a sztrájkolókat, sztrájkőrökkel dühítik a tömeget. A sztrájkot a rendőrség véres erőszakkal



leverik ugyan, azonban a sztrájk a munkáltatókkal kötött megállapodással zárul, emelik a bért és elismerik a „bizalmiférfi” rendszert is.

Fáradtságos és nehéz szervezőmunka indul Budapesten és vidéken egyaránt. Nagy sikert jelent egy új munkásréteg beszerzése, a bútorszállítómunkásoké, akik 1906 végén szakcsoportot alakítanak.

Mivel a szakszervezetek nem folytathatnak gazdasági harcot és nem szervezhetnek sztrájkot, nem fizethetnek sztrájksegélyt, ezért létrejönnek a szabadszervezetek.

A szakegyletek létrejötte lehetőséget nyújtott nemcsak a gazdasági nyomorúság, a politikai jogfosztottság elleni küzdelemben, hanem a kulturális kisémmizettség elleni harcot is jelentette. A szakszervezetbe való belépés egyben igényt jelentett a rövidebb munkaidőn, a választójogon kívül a szellemi életben való felemelkedéshez. A szakszervezetek széleskörű kulturális tevékenységet folytattak, a munkáskultúra alakítói lettek. Az első szervezetek alapvető feladatuknak az oktatást tekintették. Az egyletekben nyelvtani, gyorsírási, nyelvi tanórákat szerveztek, felolvasásokat tartottak. Nagy gondot fordítottak a szakmai képzésre. Könyvtárakat alapítottak, énekkarokat szerveztek. Később a művelődési igény kiegészült a politikai képzés igényével. A szakszervezetek politikai előadássorozatokot tartottak.

1912-ben indul meg a gépjárművezetők hivatalos állami képzése, létrehozzák a „Gépkocsivezetőket előkészítő tanfolyamot”. A bérkocsissegédek csak az 1920-as évek közepén tanulják meg tömegesen a gépjárművezetést, előtte a vas- és fémmunkásoké ebben a főszerep.

1912-ben megalakul Magyarországi Szállítási és Közlekedési Munkások Országos Szövetsége, ezzel egyidejűleg vita indul arról, hogy a gépjárművezetők mely szervezetben képviseljék magukat, a vasas mozgalomban, a Szakegyletben, vagy a Szövetségben. 1913-ban a Szövetségen belül végül megalakul a gépkocsivezetői szakosztály.

1917. október 20-án megalakul a **Magyarországi Villamos és Helyiérdekű Vasúti Alkalmazottak Országos Szövetsége** Budapesten és 9 vidéki városban egyidejűleg.

Az I. világháború alatt a szakszervezet szervezkedés tovább folytatódik. A hajósok belépte után 1918. december 8-án a szervezet neve **Magyarországi Forgalmi, Szállítási és Közlekedési Munkások Országos Szövetségére** változik. A szakszervezet tevékenysége a kollektív szerződések megkötésére, a munka és bérvizonyok megvitatására irányul. Elősegíti a Tanácsköztársaság szociális intézkedéseinek végrehajtását.

1918. november 18-án a pilóták megalakítják a **Magyar Pilóták Szövetségét**.

A szállítómunkás szakszervezet taglétszáma a Tanácsköztársaság bukása után 20000-ről 3500-ra csökken 1919 végéig. 1920 júniusában már csak 1513 tagról számol be a III. Küldöttközgyűlés. A szakszervezetnek ezidőtájt a keresztényszocialista szervezetek támadásával kell szembenéznie, melynek következtében **1920. április 7-én felosztatja a bérkocsis szakosztályt**, így védekezve a keresztényszocialista és más munkásszervezetek bomlasztó tevékenysége ellen.



A veszteségek ellenére a szállítómunkás szakszervezet tovább erősödik, amiben nem kis szerepe van a **Nemzetközi Szállítómunkás Szövetség (ITF)** erkölcsi támogatásának, melynek a szakszervezet 1905 óta tagja.

A magyarországi fehérterror elleni tiltakozásul 1920. június 11-én bojkott felhívást bocsátott ki. Ezt követően megszűnt a vasúti és postai forgalom Magyarországgal, megszakadt a telefon és távíró-összeköttetés is. Az ITF **1922. február 25-én** elküldi képviselőjét N. Nathan titkárt a IV. Küldöttközgyűlésre, de szót nem kap, mivel külföldi hozzászólását a hatóság nem engedélyezi. A szakszervezet nemzetközi támogatását jelzik a német, osztrák, svéd, angol, jugoszláv szállítómunkás szervezetek üdvözlő levelei.



1924. május 18-án alapkőletételi ünnepséget tartanak a **Szállítási- és Közlekedési Munkásotthon** felépítéséhez, ami sokáig a Poscher Klub néven volt ismert. A székház megépítésének egy hátránya, hogy felemészti a tagdíjakat és nem tudnak egy ideig segélyeket fizetni.

1925. január 14-én 856 gépjárművezető megalakítja a **Magyarországi Gépjárművezetők Egyesületét**, amely újabb gyengüléssel fenyegeti a vasasokat, a taxisofőrök átlépésével, ami 1926. december 6-án valóra is válik, azonban egy hosszú vitát és konfliktust indít el.

Részlet az **1927. március 20-án tartott V. küldöttközgyűlés határozatából**, amelyben állást foglalnak az egységes szállítómunkás szakszervezet megalkotása érdekében:

„A közgyűlés megállapítja, hogy a szállítási és közlekedési szakma súlyos helyzetét nagyrészt az a körülmény idézte elő, hogy a forgalomban foglalkoztatott munkások széttagoltan, különböző szervezetekben végzik érdekvédelmi munkájukat. Megállapítja, hogy ezek a kis szervezetek egyrészt nem tudták kellően és sikeresen megvédeni a szakma munkásságának érdekeit, másrészt ez az erőmegosztás az okozója annak, hogy a szakma munkásságának egy jelentékeny része egyáltalán nem csatlakozik egyetlen szervezethez sem és szervezetlenül dolgozik a szállítási és közlekedési szakmában. Megállapítja, hogy a technika fejlődése is szükségessé teszi ezen egységes szervezet megalkotását annál is inkább, mivel komoly és nagyjelentőségű eredményeket csak egy nagy, erkölcsileg és anyagilag jól megalapozott szövetség tud elérni. a szétforgácsolt erők tömörítése érdekében indítson kezdeményező akciót, és keresse meg az ügyben a Szakszervezeti Tanácsot, az érdekelt szervezeteket és a Nemzetközi Szállítómunkás Szövetséget (ITF).”

A '30-as évek időszaka még inkább megnehezítette a szervezkedést. A magyarországi szakszervezetek ellen tudtak állni a felszámolásra irányuló törekvéseknek. A Gömbös-kormány 1932-ben a szakszervezetek helyett olasz mintára munkáskamarákat akart létrehozni. Minden munkásnak és munkaadónak kötelező lett volna belépni a kamarába. El akarták venni a szakszervezetektől a kollektív szerződés kötés jogát, el kívánták törölni a sztrájkjogot, a vezetőséget a kormány nevezte volna ki. Ez az elképzelés a szakszervezetek ellenállásának következtében elbukott.

Korlátozták a szakszervezetek sajtó szabadságát, 1938 végén egy új sajtótörvényben a Népszaván és még 2-3 szakszervezeti közlönyön kívül minden sajtóterméket betiltottak.



Ez nagy érvágás volt, hiszen a széttagolt szakszervezetek kiadványokon keresztül tájékoztatta a tagságot.

A II. világháború alatt sem maradt abba az aktív szakszervezeti élet, így nem szünetelt a béremelésért folytatott küzdelem sem. A drágaságot ellensúlyozandó pl. a szakszervezeti Tanács elérte, hogy az akkor érvényben lévő bérekre 7% bérpótlék jár mindenkinek egységesen. A hadgyakorlaton résztvevő közlekedésben dolgozó szakszervezeti tagok családját segélyekkel segítette a szakszervezet. A nagyobb létszámú bevonulás miatt a kormány felfüggesztett minden munkaidőre vonatkozó szabályt, ami feszültséget gerjesztett a fuvarozóiparban.

A II. világháborút követően a lakosság megélhetési nehézségei kihatottak a szakszervezeti munkára is. Rákosi felhívását követve, a tagság szociális helyzetének javítására különböző akciókat hirdettek.

A szakszervezeti vezetők **1948. március 20-21-i Országos Értekezletén** már az érdekvédelem átértékelésére került sor. Nyíltan megfogalmazódott, hogy az adott politikai struktúrába az érdeket képviselő szakszervezetek nem illeszthetők be. A szakszervezeteknek a párt és az állam közötti hajtósíj szerepre kellett berendezkedni. A szakszervezetek szervezeti felépítése is átrendeződött. A felsővezetés integrálódott a hatalomba, megszűnt az alulról szerveződő mozgalmi jelleg.

MEGÚJULÁS...

1945-ben a Köztársaság téren újjáalakult a **Közlekedési Szakszervezet**. Az alakuló ülésen a magyar szakszervezetek közül elsőként úgy döntöttek, hogy az addigi szakmai szervezkedésű szakszervezetek helyett, az Egyesült Államokban és néhány nyugat-európai országban már bevált ágazati szakszervezetként fognak működni. Az új szakszervezet hét szakosztályra tagozódott: vasutas, hajós, villamos, kisvasúti, autóbusz, taxi, szállítási.

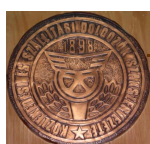
1950-ben a Közlekedési Szakszervezet neve **Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete (KSZDSZ)** lett, és tömörítette az addig különálló szállítási alkalmazottak, a szállítók, a gépjárművezetők, a hajósok és a légi közlekedési dolgozók szakszervezeteit.

Nagy Imre reformpolitikája 1953-ban, majd 1956 októbere mutatta meg a változás reményét. Előtérbe került a szakszervezetek érdekvédelmi munkájának visszaállítása, az üzemek munkásellenőrzése és a belső demokrácia megléte.



Az addigi szakszervezeti munka és a centralizált gazdaságirányítás kritikájaként 1956 októberétől alulról jövő, üzemi kezdeményezésre jöttek létre a munkástanácsok.

Elképzeléseik szerint a szakszervezetek az érdekvédelmi feladatokat látták el továbbra is, így a munkástanácsok, mint az üzemek felelős gazdái a termelési kérdésekben hallatták volna véleményüket.



Az elképzelések hamar szertefoszlottak, az új szakszervezeti vezetés felzárkózott az MSZMP restaurációs törekvései mellé. A szakszervezetek függetlensége helyett az önállóságot hangsúlyozták, mely a transzmissziós szerep ismételt életre keltését eredményezte.

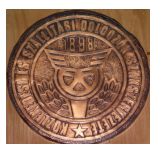
A KSZDSZ taglétszámának alakulása

	Taglétszám (fő)
1959.	96 620
1960.	105 319
1961.	107 696
1962.	111 505
1966.	114 100
1968.	118 900
....	
1984.	191 950

A '70-es évekre Magyarországon a gazdasági reform megtorpant. A szakszervezetek és a párt viszonya az előző évtizedekhez képest nem változott. A politikai határozatok nagy részének elfogadása szinte kritika nélkül ment át a felső szinttől az alapszervezetekig. A testületi ülések formálisak voltak. A tagok mindennapi életét segítő és kézzel fogható szolgáltatások – munkavédelem, béren kívüli juttatások, kulturális és sporttevékenység a szakszervezetekhez kötötték az embereket.

A '80-as évek jellemvonásai megjelentek a szakszervezeteken is. A szakmai önállósulási törekvések, az egyén felé forduló szakszervezeti munka, a szakmai sajátosságokat kifejezni akaró törekvések párosultak a tagság részéről való nyomással, hogy a szakszervezeti munkát is új alapokra kell helyezni. Nem lehetett megállítani a folyamatot, melyben az alapszervezetek felléptek az önálló szakszervezet politika megteremtése érdekében. AZ 1987. július 10-i SZOT állásfoglalás a gazdasági és társadalmi kibontakozás programjáról már jelezte, hogy egyre erősödnek az ellentétes szakszervezeti elképzelések a mindenható állam- és párt elképzelésekkel. A szakszervezetek valódi önállóságot és valós érdekvédelmet akartak.

A közlekedési szakszervezet következő fontos éve **1988** volt. Ekkor hazánkban elsőként a KSZDSZ országos értekezlete úgy döntött, hogy a továbbiakban pártoktól függetlenül fog működni. Megszüntette a „demokratikus centralizmus” elvén alapuló irányítási rendszert, megváltoztatta a szakszervezet nevét, szervezetét egy éves időtartamra tagozatként működtette. A tagozatok egyéni döntése volt, hogy önálló szakszervezetként működnek tovább, vagy csatlakoznak a létrehozott **Közlekedési Szakszervezetek Szövetségéhez**. 1990-ig a közlekedés területén több, mint 80 szakszervezet kezdte meg működését.



ÖNÁLLÓSODÁS - SZÖVETSÉGEKBE TÖMÖRÜLÉS....

A Közúti Közlekedési Tagozatból 1990. január 1-én alakult meg a **Közúti Közlekedési Szakszervezet (KKSZ)**, a tagság az önállóságot választotta. A KKSZ ma közel 11000 fős taglétszámmal, alapszervezetenként is sok azonos és eltérő sajátossággal, problémával működik. Tagjaink között megtalálhatók autóbuszvezetők, szerelő-karbantartó munkások, alkalmazotti állományban dolgozók, csomagoló és szállítómunkások egyaránt.



A KKSZ is igyekszik megfelelni az érdekvédelem, a szolgáltatás és segélyezés „három követelményének”. Az érdekvédelem területén legfontosabb a kollektív szerződés léte. Az elsők között voltunk Magyarországon 1992-ben, akik megkötötték az ún. **Alágazati Kollektív Szerződést (AKSZ)**. Az alágazati kollektív szerződésünk azóta él, meghatározza azokat a minimális követelményeket, melyeknél a helyi kollektív szerződés csak jobbat állapíthat meg. Leglényegesebb eleme, hogy szerződéses biztonságot nyújt a Volán társaságok 21 ezer munkavállalójának és az áru fuvarozó vállalkozásokban lévő tagjaink számára egyaránt.

A tagság számára kiemelkedő fontosságot jelent a megfelelő kereset elérése és munkahely biztonsága a tagság és a munkavállalók számára. Komoly kitartással és demonstrációval, sztrájkjal támogatott tárgyalásainkon 2003-ban sikerült egy olyan hároméves megállapodást kötnünk, amelynek eredményeként a Volán szakmában dolgozók keresete 40%-kal emelkedett.

Az EU csatlakozást követően a szakmai munka felerősödött az autóbuszvezetőkre vonatkozó főleg munka- és pihenőidőre vonatkozó jogszabályok ismeretével, alkalmazásával, mely területen a szakszervezeti központ munkavállalóinak, a KKSZ vezetésének szakmai szerepe megkérdőjelezhetetlen.

Reprezentatív szakszervezete vagyunk a hivatalosan 2005 decemberében megalakult **Közúti Közlekedési Szolgáltatók Ágazati Párbeszéd Bizottságának**, melynek munkavállalói oldalát jelenleg a KKSZ elnöke vezeti, összefogva az oldalon lévő kilenc munkavállalói érdekképviseleti szervezetet.

Fontos eredményünk az autóbusz- és a tehergépkocsi-vezető foglalkozás szakmává nyilvánítása, ami azt jelenti, hogy bekerültek az Országos Képzési Jegyzékbe, és jogszabály határozza meg e szakmák elsajátítására vonatkozó feltételeket.

A KKSZ működtet egy **Szociális Alapítványt**, mely már évek óta jelentős összegű segélyekkel segít a szakszervezet rászoruló tagjainak.

Két szakmai tagozat működik: az **Autóbusz-vezetői, valamint a Műszaki- Karbantartói Tagozat**, melyek a résztvevők számára fontos és friss információkat biztosítanak.

Kiemelkedő eredményünk, hogy 2007. decemberében egy demonstrációt és sztrájkot követően **sikerült elérni a típusfüggetlenség eltörlését**. Az autóbuszvezetőkre vonatkozó kordedvezményes nyugdíjra jogosító időszakba 2008. május 1-től típustól függetlenül minden idő beleszámít.





A KKSZ alapító tagja az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének (ASZSZ). Az ASZSZ 1991-ben jött létre a túlnyomó részben közszolgáltatások terén szerveződő szakszervezetek szövetségéeként. A Szövetség megalakulásában különleges kezdeményező szerepe volt a Vegyipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetségének, amely köré csoportosultak a többi alapító tagok, akik nem akartak az MSZOSZ szárnyai alá tartozni. A közszolgáltatók mellett a teherfuvarozók és a vendéglátók is képviseltetik magukat a szervezetben. Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége révén lehetőség van a közlekedési dolgozók érdekeinek képviseletére és közvetítésére az Országos Érdekegyeztető Tanácsban, amely több ízben megmutatkozott az országos béremelési ajánlás tárgyalásakor, vagy a nyugdíj-korkezdvezményt érintő akciók alkalmával.



1996-ban a KKSZ és a FAÜSZSZ megalakította a **Közlekedési Szakszervezetek Országos Szövetségét (KSZOSZ)**, mely azóta két további szervezettel bővült. A szervezet jelenleg közel 19 ezer szakszervezeti tag és 38 ezer munkavállaló érdekét védi a közúti közlekedésben.

A szövetség tagszervezetei közül a **Teherfuvarozók Európai Szakszervezete** az árufuvarozásban képviselteti magát a legnagyobb erővel. A városi tömegközlekedésben a **Közúti Közlekedési Szakszervezet** vidéki városokban jelenlévő érdekeltségei mellett a főváros területén érdekképviseletet ellátó **Budapesti Közlekedési Szakszervezetek Szövetsége** és a **Tömegközlekedési Dolgozók Független Szakszervezeteinek Szövetsége**, míg a helyközi, távolsági tömegközlekedésben elsődlegesen a **Közúti Közlekedési Szakszervezet** jeleníti meg a munkavállalói érdekeket.

A **Közúti Közlekedési Szakszervezet** elnöke vezeti a Közúti Közlekedési Szolgáltatók Ágazati Párbeszéd Bizottság munkavállalói oldalának munkáját, ahol fontos a KSZOSZ tagszervezetek jelenléte, hiszen szükség van ezen a fórumon is a közös vélemények kialakítására, kedvező megállapodások megkötésének elősegítéséhez.

A közúti közlekedés meghatározó tényező Európában, de az Európai Unió még inkább meghatározó a közúti közlekedésben. Az EU rendeletek, irányelvek munkavállalókra kiható szabályozásai életet leheltek a szövetségi munka hatékonyságába. Folyamatosan figyelemmel kell kísérni a közlekedést érintő kérdéseket, és a megfelelő fórumokon meg kell jeleníteni a munkavállalói érdekeket, véleményeket. Nem csak itthon, hanem Európában is felfigyeltek a KSZOSZ-re. Részt veszünk a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Európai Szövetségének (European Transport Workers' Federation - ETF) Városi Tömegközlekedési Bizottságának munkájában.

A KSZOSZ elismertségét mutatja, hogy egy 2006 novemberében kezdődő projekt részese, melyben hat ország szakszervezeti és munkáltatói képviselői vettek részt. A projekt során készülő tanulmány célja, hogy egy modern tömegközlekedésben olyan magas minőségű szolgáltatás valósuljon meg, mely magas szintű munkafeltételekkel párosul.

A Közlekedési Szakszervezetek Országos Szövetsége tagja két nemzetközi ágazati tömörülésnek, ezek a Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetsége (International



Transport Workers' Federation – ITF) és a Közlekedési Dolgozók Európai Szövetsége (European Transport Workers' Federation – ETF).

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK...



Az **International Transport Workers' Federation** (ITF) több ország közlekedési szakszervezeteit összefogó nemzetközi szervezet: 132 ország közel 570 szakszervezete kb. 5 millió munkavállalót képvisel.

A szervezetet az európai tengerészek és dokkmunkások szakszervezet vezetői alapították meg 1896-ban Londonban, székhelye jelenleg is itt van. Céljuk az volt, hogy a sztrájk törők ellen létrehozzanak egy globális szervezetet. Ma az ITF-hez tartozik a hajóközlekedés, légi-, vasúti közlekedés, közúti személy- és teherszállítás, belföldi vízi közlekedés, halászat, turizmus.

Az ITF hozzásegíti a tagokat ahhoz, közösen lépjenek fel valamilyen kérdésben, szolidaritási akciókat szervezzenek egymással. Ha egy országban a szakszervezet konfliktusba kerül a munkáltatóval vagy a kormánnyal, és közvetlen segítséget kér az ITF-től vagy más tagszervezettől, akkor egy nemzetközi akció révén nagyobb nyomás gyakorolható.

Az ITF számos témában fejti ki véleményét az ágazat munkavállalóinak érdekében, így pl.: munkabiztonság, munkakörülmények, a gépjárművezetőket érő erőszak kérdése, szabad szakszervezeti mozgalom, nők helyzete és védelme, fiatal munkavállalók helyzete, privatizáció, szabad piac, globalizáció, stb.



Az **European Transport Workers' Federation** (ETF) egy Európán keresztül átívelő szakszervezeti szerveződés, melynek tagjai az Európai Unió tagállamaiban szerveződött közlekedési szakszervezetek mellett az EGT (Európai Gazdasági Térség¹) és Kelet-Európa országainak szakszervezetei is. Székhelye Brüsszel, Belgium.

Az ETF alapító kongresszusát 1999-ben Brüsszelben tartották meg. Tagszervezetei – az ITF-hez hasonlóan – a vasúti, közúti, légi és vízi közlekedést, halászatot, turizmust képviselik. A tagszervezetek 39 ország 3 millió munkavállalóját képviselik.

Az ETF fő tevékenységi területei közül megemlíthető az Európai Unió által történő ágazati szabályozások véleményezése (pl.: így volt ez a gépjárművezetők munka- és pihenőidejéről szóló 561/2006/EK rendelet megalkotásakor is), szabályok megtartásának nyomon követése, az ágazat munkavállalóinak érdekének védelme az Európai Unióban. Az ETF védi az ágazat munkavállalóinak érdekeit az európai munkáltatói szövetséggel (IRU), az Európai Parlamenttel, az Európai Bizottsággal és az Európai Unió Tanácsával szemben is.

Fontos szerepe van az európai ágazati szociális párbeszédben és abban, hogy az ágazati párbeszéd a tagállamokban is kellő hangsúlyt kapjon.

¹ Európai Gazdasági Térség: Norvégia, Izland és Liechtenstein szövetsége.



Az ETF fontosnak tartja a munkakörülmények javítását, a munkabiztonságot, a munkavállalók szociális biztonságát, a munkahelyek megőrzését.

Az ETF Városi Tömegközlekedési Bizottsága munkájában egyetlen magyar bizottsági tagként a KSZOSZ is részt vesz.

„Aki részt vett a magyarországi szakszervezeti mozgalomban, a szenvedésekben és nehéz küzdelmekben, aki saját testén érezte, mily óriási nehézségbe ütközött, hogy egyáltalán szervezkezhessen, meg fogja érteni, hogy a magyar szakszervezetek története tulajdonképpen nem egyéb, mint a munkások harca a megélhetésért és az emberi jogokért.

....

A szakszervezeti küzdelem csak akkor lehet eredményes, ha a tömegek szervezve, erkölcsi és anyagi tekintetben teljesen felszerelve vannak. Ez a szervezés azonban rendkívül nehéz és igen sok akadállyal jár.

De kétségbe nem esünk. A magyar szakszervezetek, amelyek annyi viharon mentek keresztül és amelyek számos ütközetben ugyan alulmaradtak, de mindig föl- és fölemelkedtek, a jövőtől sem félnek.”

Jászai Samu (1925)

EMBERHEZ MÉLTÓ JELENT ÉS BIZTOS JÖVŐT MINDENKINEK!

Felhasznált irodalom:

Dr. Eperjesi László: A közlekedési és szállítási dolgozók szakszervezetének történetéből (Bp. 1973.)

Dr. Eperjesi László: A közlekedési és szállítási dolgozók szakszervezete első elődszervezetének megalakulásáról

Dr. Eperjesi László: A magyarországi közlekedési és szállítási dolgozók szakszervezeti mozgalma (Bp. 1985.)

Dr. Lux Judit: A szakszervezetek története Magyarországon

Jászai Samu: A magyar szakszervezetek története (Bp. 1925.)

Közlekedési Múzeum Évkönyve

Szakszervezeti lexikon

