



# Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIV. évfolyam 2. szám

Alapítás éve: 1892

2004. február

## Visszatekintő

**Többen, többféleképpen értékelték már a 2003-as esztendőt. Távol áll tőlem a szándék, hogy ezt megtegyem, de azért tekintsük át kronológiai sorrendben - a teljesség igénye nélkül -, hogy mi minden is történt 2003-ban a MOSZ életében.**

2003. január 1-től a vontatási utazók személyi alapbére 6,37%-kal egységesen növekedett azzal, hogy azok a mozdonyvezetők, mozdony segédkezelők, vontatási vonatkísérők, akik alapbére nem érné el a havi 75.000 Ft-ot, azt az addigi mértékig ki kellett egészíteni. Ugyanez vonatkozott a gyakornokokra, csak 65.000 Ft-os mértékben.

Ezután alapbéresítésre került a vasutasnap jutalom, s természetesen az 5%-os reformprémium is kifizetésre került.

2003.01.23. 00.00 órától a MÁV Rt. leállította a Bz motorkocsik közlekedését. A mozdonyvezetők foglalkoztatására vonatkozóan a MÁV Rt. az ezt követő időszakra a Mozdonyvezetők Szakszervezetével megállapodott.

A mozdonyvezetők tehát eredeti vezényletük szerint jelentkeztek szolgálatba, és láttak el munkakörükhöz tartozó más feladatokat is.

A MÁV Rt. intézkedése – ami a Bz szerelvények forgalomból történő kivonását, illetve soron kívüli átvizsgálását jelentette – kiváltotta a Kollektív Szerződés módosításának igényét. Ezért január 24-én a három reprezentatív szakszervezet és a MÁV Rt. ideiglenesen 2003. február 28-ig átmeneti szabályozásban állapodott meg.

A rendkívüli helyzet nem okozhatott indokolatlan keresetvesztést, mert a munkáltató - megállapodás alapján - azt kész volt pótolni.

Január 29-én ülésezett a MOSZ Küldöttközgyűlése. A testület – nagy többséggel elfogadta a vontatási utazók 2003. évi keresetemeléséről szóló megállapodást,

- egybehangzó szavazással jóváhagyta a MÁV Rt. Kollektív Szerződés 2003. évre szóló módosításait,
- tudomásul vette a szakszervezeti tisztségviselők munkajogi helyzetének rendezéséről szóló keret-megállapodást, és támogatja annak tényleges megvalósítását.

A fenti döntésekkel egyrészt elismerte a vezetők, a tárgyaló delegáció és a vezető tisztségviselők munkáját, másrészt megteremtette a lehetőségét annak, hogy a kongresszuson is elhangzott tervek szerint, átdolgozásra kerülhessen a MOSZ központ és a tagcsoportok működési, finanszírozási metodikája.

2003. február 1-i hatállyal a MOSZ ügyvezető alelnöki beosztásáról lemondott Apavári József úr. A MOSZ Ügyvivő Bizottság tagjainak döntése alapján a Mozdonyvezetők Szakszervezete gazdasági vezetői feladatainak ellátására pályázatot hirdetett meg.

A MOSZ Ügyvivő Bizottsága egyhangú döntést hozott a tagcsoportok támogatása érdekében arról, hogy a tagcsoportok által működtetett telefonkészülékek előfizetési díját a MOSZ központi költségvetése finanszírozza.

Február közepén véleményezte az ÜB a MÁV Rt. Gépészeti Üzletága által elkészített Üzletági Függelék tervezetét. A területi ügyvivők által összegyűjtött vélemények alapján, a tervezetet még tárgyalási alapként sem tudtuk elfogadni, mivel az több pontjában ellentétes volt a MÁV Rt. Kollektív Szerződésével és a Munkatörvénykönyv szabályaival.

Kollégáinktól kapott javaslatok alapján a normaidőket rögzítő fejezetbe több javaslattal éltünk.

További egyeztetésekre került sor a MÁV Rt. jogi főosztályának képviselőivel, a Kollektív Szerződés egységes értelmezése érdekében. A vitás pontokkal kapcsolatban közös írásos értelmezést állítottak össze a felek, melyet a VÉT ülésén kívántak elfogadtatni a többi tárgyaló féllel.

## Miről lehet olvasni...

Kormányhatározatlan .....	5
A MÁV készül az EU-ra – a kormány nem? .....	8
História .....	9
Levelezésünkben .....	11
Számok és érvek a kétkedőknek kafateria ügyben .....	13

*Európai érdekvédelmet teremtettünk!*



Ennek érdekében, a MOSZ székházában megrendezésre került KSZ értelmezési megbeszéléseken lehetőséget biztosítottunk a tagcsoporti vezető ügyvivőkön kívül a szolgálati helyeken vezénlyéssel foglalkozó egy-egy vezető részvételére is.

Február 19-én a MOSZ Ügyvivő Bizottsága döntött a gazdasági vezetői pályázatok tárgyában. A 9 beérkezett pályázat előzetes véleményezése alapján három pályázót személyes meghallgatásra hívott be. Ennek alapján a testület – ellenszavazat és tartózkodás nélkül, teljes konszenzussal – Németh László mellett döntött. A nyertes 1990-től 1995-ig a MOSZ ügyvezető alelnök tisztét töltötte be. Gazdasági vezetőként történő alkalmazására 2003. március 1-től került sor.

A MOSZ és az ASZSZ tiltakozott a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Jogi Főosztálya által kiadott tervezet miatt, amely a még elégséges szolgáltatás szintjét kívánta szabályozni. Mindkét szervezet azt követelte, hogy vonják vissza ezt a javaslatot.

Március 17-i Küldöttközgyűlésen mutatkozott be Németh László, a MOSZ jelenlegi gazdasági vezetője. Ismertette céljait, elképzeléseit, és kérdésekre válaszolt.

Március 24-én a MOSZ képviselői egyeztetést tartottak a Gépészeti Üzletág megbízottjaival a mozdonyok vezetőállásának korszerűsítése tárgyában. Szakszervezetünk álláspontja az 1998. évi megállapodáson nyugszik, melyben a MÁV Rt. kötelezettséget vállalt arra, hogy záros határidőn belül folyamatosan és ütemesen átalakítja az érintett vontatójárművek vezetőállását. Ebben a kérdésben bírósághoz fordultunk, aki megállapította, hogy a kollektív erejű megállapodást csak részben teljesítette a munkáltató.

A Gépészeti Üzletág Kontrolling Főosztálya új szabályozást dolgozott ki a gázolaj ellenőrzés és felhasználás módjáról. Az első változat a MOSZ szerint több szempontból nem felelt meg a mozdonyvezetők érdekeinek. Egyrészt jogsértő elemek voltak a rendelkezésben, másrészt a gázolaj felhasználásának mérhetősége, annak eszközei nem adnak pontos, megbízható információt. Ezért megalapozatlannak láttuk az e mérési eredményekhez tervezett intézkedéseket, szankciókat. Álláspontunkról tájékoztattuk az üzletág vezetőjét, aki az utasítást módosította.

2003. április 7-én megállapodás született a MOSZ és a Gépészeti Üzletág vezetői között a vontatójárművek vezetőfülkéinek korszerűsítésének ütemezéséről.

Több hónapos előkészítő munka után, április elejére kialakultak annak feltételei, hogy a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek aláírják a KSZ alkalmazásánál irányadó értelmezéseket. Sajnos az aláírás ekkor még elmaradt, mert a VDSZSZ nem volt hajlandó azt kézjeggyel ellátni. Azt ígérték, hogy írásban megküldik észrevételeiket, ezt azonban a MOSZ a mai napig sem kapta meg.

Az aláírásra 2003. április 14-én a Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén került sor.

Szintén április közepén tárgyalt a Mozdonyvezetők Szakszervezete Ügyvivő Bizottsága a MÁV Rt. azon szándékáról, mely a bérén kívüli juttatások rendszerével, annak előkészítő munkájával kapcsolatos.

Április végén tárgyalt a Vasúti Érdekegyeztető Tanács a 2003. évi létszámhelyzetről, valamint a bérfelállítás végrehajtásának tapasztalatairól. A MOSZ tárgyaló delegációja nyomatékosan javasolta a mozdonyvezető gyakornoki felvételek leállítását és a képzés szüneteltetését. Tettük ezt azért, mert a MÁV Rt. az akkori helyzetben nem tudta meghatározni a jövőbeni mozdonyvezetői létszámot.

Az áprilisi tájékoztatás szerint a vasút reformjáról szóló előterjesztés legkorábban csak júniusban kerülhet a kormány elé.

Április 29-én a MOSZ Küldöttközgyűlése megtárgyalta a 2003. évi költségvetési tervezetet. A tárgyalás eredményeként kisebb módosításokkal a testület ellenszavazat és tartózkodás nélkül egyhangúlag elfogadta az előterjesztett dokumentumot. A költségvetéshez tartozott, hogy május 30-ára rendkívüli kongresszust hívott össze a testület, melynek során a tagcsoportok és a MOSZ központ közötti tagdíjmegosztási arány mértékéről kellett majd döntenie, a 2002. évi kongresszus határozatának megfelelően. A költségvetésben elkülönített forrásról rendelkezett a közgyűlés, amely biztosította a MOSZ további működéséhez nélkülözhetetlen technikai és informatikai beruházásokat.

Májusban a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa 3 jelöltre tett javaslatot a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságába. A VSZ részéről Varga Gyuláné, a VDSZSZ részéről Bárány Balázs és a KÜT a saját elnökét javasolta, Horváth Istvánt. A VSZ és a VDSZSZ között létrejött paktum eredményeként a MOSZ jelöltje nem kapott támogatást.

Május 19-21. között Balatonbogláron került lebonyolításra az a képzés, melynek célja a Küldöttközgyűlésbe került új tisztségviselők felkészítése volt. A háromnapos képzésben mintegy 30 fő vett részt a MOSZ vezetőinek jelenlétében. A MOSZ újonnan megválasztott tisztségviselői a képzésen

- megismerkedhettek a kommunikáció és a médiakommunikáció eszközeivel, a külső és belső információs rendszer kialakításával,
- segítséget kaptak kommunikációs készségük fejlesztéséhez, bővíthették kommunikációs eszköztárukat tudatos használat céljából,
- jogi előadást hallgathattak meg, a MOSZ jogtanácsosa előadásában, általános munkajogi ügyekről,
- aktuális szakszervezet-politikai és egyéb kérdésekről válthattak szót a MOSZ vezető tisztségviselőivel.

A május közepén tartott Gépészeti Érdekegyeztető Tanács ülésén továbbra sem sikerült megállapodni Kollektív Szerződés Üzletági Függelékében. A MOSZ tárgyalódelegációja ezen a tárgyaláson is foglalkozott a mozdonyvezető-képzés problémáival, mert a munkáltatóval folytatott addigi tárgyalások és levelezések nem hozták meg a kívánt eredményeket.

2003. május 21-én – hosszú tárgyalások után – mégis csak aláírásra került a Gépészeti Üzletág Üzletági Függeléke.

A Függelék több helyen történt változása miatt az aláírást követően az összes tagcsoport vezető ügyvivőjéhez eljuttattuk annak érdekében, hogy azt kollégáink megismerhessék, és segítséget kaphassanak a Helyi Függelékek megkötéséhez.

Az év során nagyon gyakran történtek vasúti-közúti kereszteződésben balesetek. Ezért ismételt levéllel fordultunk Dr. Debreczeni Katalin asszonyhoz, a MÁV Rt. Foglalkozás-egészségügyi, Munkabiztonsági és Környezetvédelmi Főosztályának vezetőjéhez, hogy az általa még tavaly év végén megígért, gázolásban résztvevő mozdonyvezetők rehabilitációs programjával kapcsolatos egyeztetésekről tájékoztassa szakszervezetünket.

A MOSZ 2003. május 30-án rendkívüli kongresszust tartott. A testület ügyvezető alelnökké választotta Németh László urat.

Döntés született a tavalyi kongresszuson elhatározottaknak megfelelően arról, hogy a tagdíjmegosztás mértéke a MOSZ központ és a tagcsoportok között 2003. június 1-től 60-40 %-os mértékűre változik. Ezt kiegészítve a testület úgy foglalt állást, hogy azoknál a tagcsoportoknál, ahol nem volt vitatható tagdíj-elmaradás, ott január 1-től visszamenőleg kompenzációra került sor.

2003. június 5-én a mozdonyvezető kollégák által megválasztott munkavédelmi képviselők tartottak értekezletet, ahol a Központi Munkavédelmi Bizottságba delegáltak foglalták össze a hálózaton jelentkező aktuális problémákat.

A szervezeti átalakításokat követően 2003. június 3-án Dr. Csiba József Gépészeti Üzletigazgató úr tájékoztatta a reprezentatív szakszervezetek képviselőit a területi Gépészeti Központok vezetőinek kinevezéséről.

Ez idő tájt a MÁV Rt. elnöke tájékoztatta a szakszervezeteket arról, hogy a reform anyagot a MÁV Rt. Felügyelő Bizottsága és a GKM Kollégiuma részére eljuttatták. Részletesen ismertette a kitérési pontokat, célkitűzéseket, s egyben a várható létszám-mozgásokat. Akkor még, ha és amennyiben a tulajdonos az anyagot elfogadja, úgy 1500 fő előre hozott nyugdíjazásával, 3700 fő tevékenységének kihelyezésével, 1000 fő rendes felmondásával, valamint technikai fejlesztések megvalósításával 4800 fő munkahelyének megszűnésével számoltak.

2003. június 23-án ülésezett a Vasúti Érdekegyeztető Tanács, ahol napirenden szerepelt a Kollektív Szerződés technikai módosítása, a készenléti szabályok átdolgozása, a lakáscélú kölcsönök egyösszegű, kedvezményes visszafizetéséről szóló megállapodás aláírása, valamint a MOSZ külön kérésére, a szállítmánykísérők utazása kapcsán kialakult konfliktus rendezése érdekében, a vagyonvédelmi utasítás módosítása. Ez utóbbi napirendi pont tárgyalásán részt vett Túrós András a MÁV Rt. biztonsági igazgatója. Kértük az igazgató urat – az elmúlt időszak tapasztalatai alapján –, hogy a szállítmány kíséréssel megbízott dolgozók ne a mozdony első vezetőállásán lássák el feladatukat, mivel ebből kifolyólag több súrlódás volt a mozdonyvezető és a biztonsági őr között.

Továbbra is több vitás kérdésünk volt a foglalkozás-egészségügyi vizsgálatok megtartása terén, ezért kezdeményeztük a VÉT-en, hogy a legközelebbi ülésre hívják meg a főosztály vezetésével megbízott dr. Debreczeni Katalint, akitől tájékoztatást akartunk kérni a gázolásban részt vett mozdonyvezetők tervezett rehabilitációjával kapcsolatos előkészítő egyeztetések állásáról. Ezt még a ma napig sem kaptuk meg.

2003. július elején a MÁV Rt. vezérigazgatója egyoldalúan 2003. december 31. napjára felmondta a pénztárakkal előzetesen kötött szerződéseket. A tárgyaláson a szakszervezetek azt követelték, hogy a munkáltató vonja vissza a felmondást tartalmazó nyilatkozatát. A másik fél erre nem volt hajlandó, azzal érvelt, hogy a jelenlegi rendszer – amely szerint jelentős tagdíjnyadot fizet be a pénztáraknak – rossz, ezért azt át kell alakítani. Előzetesen kérte mind a szakszervezeteket, mind a pénztárakat, hogy járuljanak hozzá a felmondáshoz. A felkérésre nem kaptunk kedvező válaszokat. A MOSZ álláspontja szerint csak KSZ erejű megállapodással lehet változtatni az akkori rendszeren úgy, hogy az a mozdonyvezetők számára előnyösebb legyen.

A hagyományoknak megfelelően július első hétfőjén, 5-6-án került sor a Mozdonyvezetők Országos Találkozójára. A rendezvény helyszíne Tiszaújváros volt. A találkozót jelenlétével megtisztelte Farkas Zoltán úr, a város polgármestere, Horváth Lajos úr, a GKM főosztályvezetője, Márkus Imre úr miniszteri biztos, Kugler Flórián úr a MÁV Rt. humánpolitikai vezérigazgató-helyettese, dr. Csiba József úr, a Gépészeti Üzletág vezetője és Dudás József úr a MÁV Rt. miskolci területi igazgatója. A kupadöntő végeredménye: I. Szolnok, II. Mezőhegyes, III. Debrecen.

Kiskunhalason került megrendezésre a MOSZ 5. Horgászversenye, amelynek – túl a kellemes hangulaton és az együttlétlen – kuriózuma volt a horgászversenyek történetének legapróbb hala.

A MÁV Rt. új szervezeti struktúrája 2003. július 1. felállt és megkezdte működését. A változások jelentős hatással voltak a helyi és a központi üzemi tanács legitimitására.

Július 16-i GÉT ülésen napirenden szerepelt az Üzletági Függelék módosítása. A módosítás a mozdonyvezetőkre vonatkozó normaidők változtatására irányult. A munkáltató – hivatkozva az E.I. sz. Utasítás módosítására – a normaidők jelentős csökkentésére tett javaslatot. A módosításra még nem került sor azóta sem.

A MOSZ javaslatára a felek véleményt cseréltek az üzemi tanácsok helyzetéről. Valamennyi jelenlévő akkor még egyetértett abban, hogy a volt gépészeti főnökségek üzemi tanácsainak mandátuma július 1-vel megszűnt, helyettük az Mt. szerinti időn belül új üzemi tanácsokat kell választani.

Július 22-én a MÁV Rt. tárgyalótermében került sor arra a megbeszélésre, melyen tájékoztatták a résztvevőket a munkakör értékeléssel kapcsolatos anyagról. A Hay Group által elkészített értékelési rendszer elméleti és gyakorlati ismertetésére került sor. Tájékoztatták a résztvevőket arról, hogy a munkakör értékelések, besorolások milyen feltételek alapján készültek el. Az általános ismertetésben konkrét vasúti besorolásokról akkor még nem esett szó, az még előkészítési stádiumban volt ekkor.

Mind a GÉT ülésén, mind a VÉT-en tárgyalásokat kezdeményeztünk arról, hogy az irányítói központokba telepítsen a MÁV Rt. ingyenesen hívható „zöld számokat”.

Június végén tájékoztattuk a kollégákat arról, hogy tárgyalásokat folytattunk Túrós András úrral, a MÁV Rt. biztonsági igazgatójával. A tárgyalásra azért került sor, mert több alkalommal voltak konfliktusok a mozdonyvezető és a szállítmány kíséréssel megbízott dolgozók között abból kifolyólag, hogy a vagyonvédelmi utasítás értelmében a szállítmánykísérőknek az első vezetőálláson kellett tartózkodni. Augusztus 1-31 között – kísérleti jelleggel – az utasítás ide vonatkozó pontjával ellentétesen, a kíséréssel megbízott dolgozók csak akkor voltak kötelesek a mozdony első vezetőállásán tartózkodni, ha ahhoz a mozdonyvezető írásban hozzájárult. Arról, hogy ez időszak alatt a vasúti kocsikban a dézsmálás aránya hogyan alakult, a mai napig sem rendelkezünk információval.

Augusztus 14-én a Gépészeti Üzletág és a Mozdonyvezetők Szakszervezete megállapodást kötött arról, hogy 2003. szeptember 30-ig a Területi Üzemirányító Központokban ingyenesen hívható zöld számokat létesít, és azt követően azt üzemelteti.

Az ingyenesen hívható zöld számok útján a mozdonyvezetők saját mobiltelefonjaikról segítséget tudnak kérni, illetve információkat tudnak adni a területileg illetékes területi üzemirányító központok felé. A Gépészeti Üzletággal egyetértettünk abban – és ezt a megállapodás is rögzíti –, hogy a létrehozott zöld számokra csak a hívszám azonosításával kezdeményezett telefonhívások kerüljenek fogadásra.

Az illetékes területi irányító központokhoz kapcsolódó telefonszámokról a gépészet szakmai vonalon, a Mozdonyvezetők Szakszervezete pedig a Hírlevélben, illetve a Mozdonyvezetők Lapján keresztül adott tájékoztatást.

A nyári hőség miatt kezdeményeztük a Gépészeti Üzletág vezetőivel, hogy a mozdonyvezetők részére megállapodásban rögzített 2 l-es ivóvíz mennyiséget az igények szerint egészítse ki. A Gépészeti Üzletág javaslatunkat elfogadva, rendelkezett arról, hogy a forróság idején a kollégák igény szerint részesülhessenek ivóvíz ellátásban.

Augusztus végén tárgyalta első körben a MOSZ Ügyvivő Bizottsága az informatikai, technikai fejlesztés megvalósítását.

A nyár végére továbbra is hallgatás övezte a kordkedvezményes nyugdíj jogintézményének átalakítását. Mint ismeretes a vonatkozó jogszabály időbeli hatálya 2005. január 1-ig került meghosszabbításra. A MOSZ és az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége (ASZSZ), felelőtlenségnek tartotta és tartja ma is, hogy





1997 óta az eddigi kormányok nem tartották fontosnak a karkedvezményes nyugdíjrendszer megnyugtató rendezését.

A 2003. szeptember 11-i Küldöttközgyűlés tárgyalta a MOSZ 2002. évi költségvetési beszámolóját, amelyet elfogadott. A Küldöttek tájékoztatót kaptak a MÁV Rt. illetékes osztályvezetőitől a Választható Béren Kívüli Juttatásokról, valamint a munkakör értékelés és bértarifarendszerről.

A MOSZ technikai fejlesztése, az ehhez szükséges költségvetési módosítást a testület egy tartózkodás mellett elfogadta.

Szeptemberben tárgyaltunk a Központi Üzemi Tanács elnökével és két tagjával arról, hogy a MOSZ álláspontja szerint a KÜT mandátuma megszűnt, hiszen 100-as nagyságrendben szüntek meg a helyi üzemi tanácsok a hatályos törvényi rendelkezések alapján. (a KÜT azóta is legitimnek tekinti magát)

Szeptember 1-jén – több napos adatgyűjtés és számítás után – a MOSZ is aláírta és ezzel létrejött a megállapodás az egyszeri iskolakezdési támogatásról

2003. szeptemberében a GKM másodszor is kísérletet tett arra, hogy a közlekedésben dolgozó szakszervezetekkel elfogadtasson egy, a még elégséges szolgáltatás szintjére vonatkozó javaslatot, sztrájk esetére. A konzultáción megjelent szakszervezetek képviselői szinte teljeskörűleg elutasították a kezdeményezést. A MOSZ – mint az e téren legtöbb tapasztalattal bíró szakszervezet – nem kívánt tárgyalni a miniszteri javaslatról, s nem adta nevét egyetlen olyan kísérlethez sem, amelynek nyilvánvalóan a munkabeszüntetés feltételeinek lerontása, és a sztrájkötvény bizonyos rendelkezéseinek megtámadása a célja. Ugyanezen az állásponton volt konföderációnk is, az ASZSZ.

2003. október közepétől tárgyalt az Országos Érdekegyeztető Tanács a jövő évi bérekről. A 2004. évi keresetnövekedést a kormány 6 %-os infláció mellett, csak 6 %-ban tartotta megvalósíthatónak, a munkáltatók 5-6 %-ot javasoltak. A szakszervezetek a reálbér-növekedést tartják fontosnak, ezért 10%-os keresetnövekedésre tettek javaslatot.

Október 27-én az OÉT-ban megszületett a megállapodás a kötelező minimálbér 53.000 Ft lett, a keresetnövelési ajánlás 7-8%.

Tárgyalt a kormány a MÁV Rt. átalakításáról. A lényeg, hogy bizonyos hitelek esetén a kormány garanciát ad azok felvételéhez, de 2004-re nincs közvetlen költségvetési forrás. A közép távú megállapodást - nyilatkozatuk szerint - tiszteletben tartják.

November 24-én a küldöttközgyűlés tagjainak tartottunk képzést a MOSZ székházában. A képzés témája:

Mit hoz 2004

- a társadalom,
- a gazdaság és
- a munka világában.

A képzés szélesítette a testületi tagok ismereteit, segítve ezzel érdekvédelmi munkájukat.

Készt a MÁV Rt. előterjesztése a Vasúti Érdekegyeztető Tanács tagjai számára. A megállapodásban rögzített határidőkön túl kaptuk csak meg a 2004 évi tárgyalásokhoz szükséges anyagokat. Nem volt írásos tárgyalási anyaga a munkáltatónak a 2004. évi létszámtervről sem.

Október 29-30-án kihelyezett ÜB ülésre került sor Székesfehérváron. A közelgő tárgyalások miatt a testület három fő témakörrel foglalkozott. A mozdonyvezetőket érintő foglalkoztatásbiztonsággal, a 2004. évi béremelési mértékkel (OÉT megállapodást követően), illetve a KSZ módosításával.

2003. november 4-5-6-án kerültek átadásra a tagcsoportok részére a technikai fejlesztést szolgáló számítógépek és mobiltelefonok. Ezekre a napokon képzésre és oktatásra került sor a levelezési rendszer működtetésével kapcsolatban.

November közepétől a GSZI vezetői és a MOSZ vezetői között kétoldalú megbeszélések kezdődtek, amelyek témája a foglalkoztatás biztonság és mozdonyvezető képzés volt. A felek megállapodtak abban, hogy a mozdonyvezetők foglalkoztatási biztonsága maradjon meg, ezért kétheti rendszerességgel az egyeztetéseket napirenden tartják. Csiba úr tájékoztatta a MOSZ vezetőit arról, hogy az üzletág levette napirendről az egy szakvizsgás mozdonyvezető képzés tervét.

December elején továbbra is vitatott volt a béren kívüli juttatások rendszerének bevezetése. A MÁV Rt. először évi 120.000 Ft-ot, azután 130.000 Ft-ot „legutolsó ajánlatként” pedig 150.000 Ft-ot javasolt.

A MÁV Rt. előterjesztést adott át a szakszervezeteknek, melyben a MÁV Hotels Rt. létrehozására tesz javaslatot, összesen 61 db szociális célú létesítmény (üdülők, hétvégi pihenőházak és szállók) bevonásával. A létrehozás tervezett időpontja: 2003. december 31.

A MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek december 20-án folytatták tárgyalásaikat, ahol jelentősen közeledtek az álláspontok a 2004. évi bér, a Kollektív Szerződés és a béren kívüli jogosultságok kérdésében. December 29-én folytattuk az egyeztetést.

A 2004. évi béremelési javaslat a tervek szerint:

- a bázis átlagkereset 11%-kal növekszik a balesetmentességi jutalom 3,08%-kal alapbéresítésre kerül,
- a 2003-ban fizetett 5 %-os reformprémium alapbéresítésre kerül 4,6%-os mértékben,
- az alapbérkiegészítés marad a jelenlegi (a tárgyhavi alapkereset 4%-os mértéke),
- a reformprémium a 2003. évi havi átlagbér 3,5%-a havonta.

A Kollektív Szerződés tárgyában a munkáltató visszalépett az ún. három szintű KSZ megvalósításától.

Módosításokkal 2004. december 31-ig meghosszabbodik a KSZ időbeli hatálya.

A béren kívüli jogosultságok kérdésében most ott tartanak a tárgyalások, hogy azok a kollégák, akiket hátrányosan érintene a 150 ezer forintos éves keret, egyenként kiegészítést kapnak.

A munkáltató kötelezettséget vállal továbbá az éves keretösszeg 2005-ös emelésének legalább bérfejlesztés szintű mértékére. A két intézkedés együttes hatásaként azokat a kollégákat sem érheti keresetvesztés, akik a régi jogosultsági formában 150 ezer Ft-nál többet kapnának.

2002. december 31-én a késő délutáni órákban MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek megállapodást kötöttek:

- a Kollektív Szerződés módosításáról,
- a 2004. évi béremelésről,
- a béren kívüli javadalmazásról.

A Kollektív Szerződés időbeli hatálya a megállapodás napján járt le, de a módosításokkal együtt ez meghosszabbításra került 2004. december 31-ig.

Néhány jellemző változtatás:

- a rendkívüli átvezénylési díj 800-ról 900 Ft-ra változott, a várakozási idő felső határa 7, helyi függelékben legfeljebb 8 óra lehet,
- az egészségi alkalmatlanság megállapítását követő egy éven belüli felmondásnál a Munkatörvénykönyv és a Kollektív Szerződés szerint járó végkielégítésen felül további 5 havi szociális javadalmazás jár,
- a telephelyen kívül végzett munka költségtérítése kiterjed a mozdonyvezető-gyakornokokra is, a felügyeleti pótlék 15%-ról 20%-ra módosult
- a helyi együtt döntési jogot az ottani üzemi tanács gyakorolja, 2004. január 1-től a Központi Üzemi Tanács akkor sem gyakorolhatja ezt a jogot, ha helyben nincs üzemi tanács.

A 2004. évi bérintézkedések végrehajtása:  
– a 2004. évi bázis átlagkereset 11%-kal növekszik,  
– alapbéresítésre kerül a balesetmentességi jutalom 3,08, a reformprémium 4,6%-os mértékkel,  
– 7,5%-os alanyi jogú személyi alapbérfejlesztés,  
– alapbérkiegészítés, a tárgyhavi alapkereset 4%-a,  
– 3,5% reformprémium.

A megállapodás lehetővé tette munkavállalói csoportokon belüli eltérő béremelési módszer alkalmazását. Az erről szóló kétoldalú (a MÁV Rt. és a MOSZ közötti) megállapodást a többi szakszervezet elfogadta.

A MÁV Rt. béren kívüli javadalmazási rendszerét a VDSZSZ ki-

vételével a felek elfogadták. A MÁV Rt. Vezérigazgatói utasításban szabályozva a rendszer bevezetését rendelte január 9-én.

2004-re vonatkozó keretösszeg 150.000 Ft/fő, melyet – előzetes nyilatkozat alapján – 12 célra lehet felhasználni. A 150.000 Ft-os keret az alacsony kereseti kategóriákban előnyös, máshol nem. Akiknél veszteséget okoz az átváltás – a vezetői kört kivéve – átváltási kiegészítést fizet a munkáltató. Ennek mértéke megegyezik a veszteség nagyságával.

Ez történt 2003-ban, a 2004 pedig már „íródik”.

*Kiss László*

## Kormányhatározatlan

Megjelent a kormány 1001/2004.(1.8.) Korm. sz. határozata „a MÁV Rt. európai színvonalú vasúttá alakításáról és az EU csatlakozáshoz szükséges vasúti reform végrehajtásáról”.

Sokan, sokfélét vártak ettől a határozattól, mert 2003 májusától nyuglódott a vasút, valamint a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium vezetése a nem létező vasútreform kormányzati előterjesztésével. Volt itt minden, vonatos kormányzati utazás Söjtörrre, magyarázkodó, ám nem hihető kormányzóvivői találás, ígéretetek. Csak néhány dolog hiányzott. A határozott kormányzati magatartás, a költségvetési támogatás növelése, a közlekedés irányítása, és nem utolsósorban az átfogó közlekedéspolitikai koncepció.

A MÁV Rt. állami támogatása 2003-ban 100 milliárd 612 millió, 2004-ben 98 milliárd 344 millió Forint. A különbség 2 milliárd 268 Forint. Erre még a MÁV Rt. vezérigazgatója sem tudott mást mondani: „a 2004. évi költségvetésbe a MÁV EU-konform finanszírozása nem fért bele.”

Így van. És 2005-ben?

Kérdések adódnak. Tisztában van-e a kormány azzal, hogy az EU-s csatlakozás egyik nagy vesztese lehet a hazai közlekedés, ezen belül a vasút?

Tisztában van-e a MÁV Rt. vezetése azzal, hogy a reform elmaradása milyen helyzetbe hozza a vasutat? Ha ilyen előzmények és körülmények között is vállalják a cég irányítását, tudják-e, hogy mire vállalkoztak?

Végül a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumról.

A minisztériumokat felsoroló törvény módosításánál – amikor összevonták a közlekedést a gazdasággal – az indoklás semmi értelmes hivatkozást nem tartalmazott, hogy miért volt szükség erre a lépésre. Ha ez így van – márpedig ez ténykérdés –, akkor mi lehetett az indok?

Kizárásos alapon, csak egy szerencsétlen koalíciós megállapodás lehet a magyarázat.

Korábban többször folyamodtunk Medgyessy Péter miniszterelnök-höz, hogy válassza ketté a tárcát, legyen önálló közlekedési minisztérium, de a válasz nemleges volt. Mostanáig.

Talán most, az autópályás szappanopera folytatásos rémképe és más, ránk aligha tartozó koalíciós huzakodások kikényszerítik az általunk javasolt változtatást. Legfrissebb információink szerint a kormányt átalakítják, lehet, hogy létrejön egy infrastrukturális tárca. A két kormányzó párt „csomagban” tárgyal, ami egyszerűbben így hangzik: valamit valamiért.

Meglátjuk.

Ezek ismeretében talán már nem is annyira lényeges, hogy miről szól a dokumentum, mit tartalmaz a kormány határozatlanságát tükröző kormányhatározat. Azért olvassuk el, itt közöljük.

*Dr. Borsik János*

## A Kormány határozatai

### A Kormány 1001/2004. (I. 8.) Korm. határozata

#### a MÁV Rt. európai színvonalú vasúttá alakításáról és az EU-csatlakozáshoz szükséges vasúti reform végrehajtásáról

A Kormány jóváhagyja a MÁV Rt. átalakításának koncepcióját, amely az uniós közlekedési rendszerhez csatlakozó magyar vasútnak a közösségi szabályokhoz, követelményekhez való alkalmazkodásán alapul.

Az átalakítási folyamat átfogja a MÁV Rt. jogi, szervezeti, finanszírozási működési rendszerét, továbbá az állam és a vasúttársaság közötti kapcsolatokat.

A vasúti reform keretein belül a MÁV Rt. átalakításának leg-

fontosabb célja, hogy európai színvonalú közlekedési alternatívát kínáljon az utazóközönség számára, egyben járuljon hozzá a közlekedési munkamegosztás arányának javításához az energia- és környezetkímélő szállítási módok javára;

– a személyszállítási szolgáltatások színvonalának általános javításával és a vasúti árufuvarozás versenyképességének megőrzésével;

– az EU vasúthálózatának átlagos műszaki színvonalához va-



ló közlekedés érdekében az Európai Unió vasúti folyosóihoz kapcsolódó magyarországi törzshálózatra koncentrált pályarekonstrukcióval;

- a kombinált fuvarozás részarányának növelésével;
- a magyar pályakapacitás minél hatékonyabb kihasználását szolgáló pályahasználati díjpolitika kialakításával;
- optimális méretű vasúthálózat kialakítását elősegítő térségi vasúti rendszerek kialakításával;
- a MÁV Rt. irányításának és gazdálkodásának korszerűsítésével, a hatékonyság javításával, a vállalati veszteségek és az állami költségvetési terhek csökkentése érdekében;

A MÁV-reform a vasutasoktól szakmailag igényesebb munkát követel meg, ugyanakkor jobb munkakörülményeket, életmódban és jövedelmi színvonalban javuló tendenciát biztosít.

Az átalakítás eredményeként és az EU-konform finanszírozási rendszerekre való átállással a vasúti tevékenységeknek el kell érnie az Unióban szokásos gazdaságossági szintet.

A reformkoncepció megvalósításának – és ennek keretében a MÁV Rt. átalakításának – ütemét a vállalati hatékonyság időbeli és mértékbeli javulásának, valamint az állami költségvetés teherbíró képességének kell alárendelni.

A Kormány a vasúti reform megvalósítása és ennek keretében a MÁV Rt. európai színvonalú vasúttá fejlesztése érdekében a következő döntéseket hozta:

#### 1. A személyszállítási szolgáltatás fejlesztése keretében

a) a budapesti elővárosi közlekedésben 2006-ra érezhetően javítani kell a szolgáltatás színvonalát. 2006-ra el kell érni, hogy csúcsidejében a budapesti elővárosi vonalak 80%-án 20-40 perces ütemes menetrend szerint közlekedjenek a vonatok. A zsúfoltság csúcsidejében 150%-ról 120%-ra csökkenjen. Az ülőhely kapacitásra vonatkoztatott átlagos kihasználtság 65%-ról 50%-ra változzon, megközelítve az európai színvonalat. Meg kell kezdeni a vidéki elővárosi közlekedés – a források rendelkezésre állásától függő – 2006 után sorra kerülő fejlesztésének előkészítését is.

Az előzőekben meghatározott célkitűzéseknek megfelelően a MÁV Rt. a pénzügyi lehetőségek függvényében, összhangban a Budapesti Közlekedési Szövetség előkészítése érdekében folyó intézkedésekkel, dolgozza ki a járatgyakorosság növeléséhez, a kedvezőbb menetrendi szerkezet kialakításához és az utaskiszolgálás színvonalának javításához szükséges feltételrendszer megvalósítására vonatkozó akciótervet;

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* az akcióterv kidolgozására:  
2003. december 31.

b) a budapesti elővárosi közlekedés fejlesztésére vonatkozóan az a) pontban rögzített követelmények teljesítése érdekében 2005-től kezdődjön meg az eszközpark megújítása. A hitelképesség alakulásának függvényében a járműrekonstrukció első szakaszaként a MÁV Rt. 2003 végéig 30 villamos motorvonat beszerzését kizárólag tökélmélő eszközök alkalmazásával indítsa el úgy, hogy az első fizetési kötelezettség legkorábban 2005-ben lehet esedékes. Ugyanebben a folyamatban történjen meg a következő 30 villamos motorvonat beszerzésének előkészítése.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* 2003. december 31.

2. A MÁV Rt. a 2015-ig szóló közlekedéspolitikai szerint illessze be programjába a IV. és V. pán-európai folyosó fejlesztését.

A szükséges szervezeti, humánpolitikai intézkedések megtételével, a konkrét projektek időben történő előkészítésével biztosítani kell a tervezett EU-források (ISPA, Kohéziós Alap) megszerzését és folyamatos fogadását.

A pályavasúti rekonstrukcióknak az európai törzshálózatra és a kapcsolódó fővonalakra kell irányulniuk. A pályavasúti beruházásokat az integrált pályakonceptió keretében szükséges megvalósítani, amelyek során fel kell oldani a szűk keresztmetszeteket, a pálya mellett a biztosító-berendezések, a forgalomirányítás, a felvételi/utasforgalmi épületek vonatkozásában is. Meg kell valósítani a szintbeli vasúti-közúti kereszteződések biztonságát jelentősen javító beruházásokat.

2006-ig a minőségi belföldi távolsági közlekedés fejlesztéséhez növelni kell a pályasebességet a törzshálózat több, mint 20%-án. A vasúti áru fuvarozás versenyképességét biztosító tengelyterhelésre alkalmassá kell tenni a törzshálózat több, mint 20%-át kitevő pályaszakaszokat. Meg kell kezdeni a Budapest elővárosi közlekedés szűk keresztmetszetei feloldására irányuló 2006 utáni fejlesztések előkészítését. Ennek keretében ki kell dolgozni a déli vasúti összekötő híd és a budapesti fejpályaudvarok rekonstrukciójára vonatkozó koncepciót az ingatlanfejlesztési programmal összhangban.

2006-ig ISPA források igénybevétele végre kell hajtani a tervezett fejlesztéseket a

Budapest–Győr–Hegyeshalom,  
Zalalövő–Zalaegerszeg–Boba,  
Budapest–Cegléd–Szolnok vonalakon.

A csatlakozás után igénybe vehető Kohéziós Alapból elnyert források függvényében elő kell készíteni és meg kell kezdeni a

Szolnok–Békéscsaba–Lökösháza,  
Budapest–Székesfehérvár–Boba,  
Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza,  
Budapest–Dombóvár–Gyékényes,  
Budapest–Hatvan–Nyíregyháza–Záhony vonalak korszerűsítését.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* folyamatos

3. A MÁV Rt. áru fuvarozási tevékenysége versenyképességének javítását, valamint az áruk közútról vasútra való minél nagyobb arányú áttételését szolgáló pályarehabilitáció mellett, nemzetközi egyezményekkel, tarifapolitikai és szabályozási intézkedésekkel meg kell tenni a szükséges lépéseket a kombinált áru fuvarozás arányának növelésére, a környezetkímélő fuvarozási módok ösztönzésére.

A piaci pozíciók megtartása érdekében különböző típusú és szintű, a vasúti szállításmozgókkal és fuvarozatókkal kialakított szövetségi rendszereket kell létrehozni. A szövetségi rendszereknek a szolgáltatási együttműködésre, a projektek létrehozására, a nagy vevőkkel kialakított stratégiai partnerkapcsolatokon keresztül a logisztikai tevékenységek megosztását biztosító kapcsolatokra kell kiterjednie.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* folyamatos

4. A Kormány a MÁV Rt. közszolgáltatási célú tevékenységei díjbevételel és termelési támogatás által nem fedezett indokolt költségeinek fedezésére a pályavasút és személyszállítás működőképességéhez szükséges pénzügyi egyensúly megte-

remtésére, valamint ezek fejlesztéséhez szükséges források kiegészítésére indokoltnak tartja, hogy 2004-ben az állam vállaljon kezességet 59,5 Mrd Ft összegű hitel felvételére, a következő ütemezésben:

2004. I. negyedév	10,0 Mrd Ft a pályavasúti működés finanszírozására,
2004. II. negyedév	10,0 Mrd Ft a pályavasúti működés finanszírozására, 9,5 Mrd Ft fejlesztésre,
2004. III. negyedév	10,0 Mrd Ft a pályavasúti működés finanszírozására,
2004. IV. negyedév	10,0 Mrd Ft a pályavasúti működés finanszírozására, 10,0 Mrd Ft fejlesztésre.

A gazdasági és közlekedési miniszter gondoskodik az állami kezességvállalásra vonatkozó előterjesztés benyújtásáról.

5. a) A MÁV Rt. a regionális közgazdátás szervezeti és pénzügyi rendszereinek kialakulásáig a társaság keretei között működtesse a mellékvonali közlekedési rendszert. Térségi vasúti szervezeteknek – legalább két vasúti körzetben történő – létrehozásával biztosítsa a felkészülést az állam, az önkormányzatok, a vasúttársaság és egyéb érdekelt felek számára, hogy tapasztalatokat szerezzenek a mellékvonali rendszer új feltételeknek megfelelő működtetésére vonatkozóan.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* az előkészítésre: 2004. március 31.  
a térségi vasúti szervezetek működésének megkezdésére: 2005. január 1.

b) A tapasztalatok kiértékelése alapján a személyszállítási szolgáltatás javítása érdekében a különböző közlekedési módok között a magasabb szolgáltatási színvonalat a költségvetési és vállalati szempontból egyaránt leghatékonyabban biztosító változatot kell kiválasztani, ennek együttműködési kereteit és jogszabályi háttérét meg kell teremteni.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter  
belügyminiszter

*Határidő:* a tapasztalatok kiértékelésére:  
2006. december 15.

c) A térségi vasúti szervezetek létrehozásával összefüggésben ki kell dolgozni a felmerülő, különösen a kincstári vagyont és a működést érintő, továbbá az állami, az önkormányzati és a vállalati költségvetésekkel összefüggésben lévő költségterítési és fogyasztói árkiegészítési konstrukciók átrendezését.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter  
pénzügyminiszter

*Határidő:* 2004. március 31.

6. A termelékenység javítása útján 2004–2006 között megvalósítandó 20%-os létszámcsoökkentés és álláshely csökkenés szociális gondoskodás mellett valósuljon meg, aktív foglalkoztatáspolitikai eszközök igénybevételeivel, az újrafoglalkoztatás lehető legnagyobb mértékű biztosításával.

a) A létszám- és álláshely csökkenés kedvezőtlen következményeinek mérséklésére aktív foglalkoztatási programot kell kidolgozni.

*Felelős:* foglalkoztatáspolitikai és  
munkaügyi miniszter  
gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* 2004. január 31.

b) A MÁV Rt. a 2004-re vonatkozó létszámcsoökkentési programját, a leépítendő munkavállalói kör szerkezetét korcsoport, nem, iskolai végzettség és területi eloszlás szerinti részletezettséggel dolgozza ki.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* 2003. december 20.

c) A Kormány szükségesnek tartja, hogy a munkaerő-struktúra átalakítása keretében a 2004. évi legalább 3700 fős létszámcsoökkentés végkielégítési költségeiből 700 főre vonatkozó egyszeri, legfeljebb 1,0 Mrd Ft-os költséget a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium fejezet, legfeljebb 1,0 Mrd Ft-os költséget pedig a 2004. évi költségvetési törvényjavaslat 8. §-ában szereplő céltartalék terhére a központi költségvetés vállaljon át. A szükséges intézkedéseket a gazdasági és közlekedési miniszter a pénzügyminiszterrel tegye meg.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter  
pénzügyminiszter

*Határidő:* azonnal

7. A MÁV reformja szakmailag igényesebb munkát, jobb munkakörülményeket, életmódban és jövedelmi színvonalban javuló tendenciát biztosítson a vasutasok számára. 2006-ig az üzleti szemlélet térnyerésével jelentősen haladjon előre a szakmastruktúra műszaki és üzleti fejlesztések által megkövetelt átalakulása. Ennek érdekében a gazdasági és közlekedési miniszter rendelkezzen az átalakításokhoz szükséges reformprémium további alkalmazásáról. A reformprémium fedezetét a MÁV Rt.-nek ki kell gazdálkodnia.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter  
foglalkoztatáspolitikai és  
munkaügyi miniszter

*Határidő:* 2006. december 31.

8. A reform eredményeként a belső hatékonyság javítása a lehető legnagyobb mértékben ellensúlyozza a működésfejlesztés, valamint az infláció költségnövelő hatását.

2004–2006 között fokozatosan új költségterítési rendszerre kell áttérni.

a) 2004-ben teljessé kell tenni a közszolgáltatási célú személyszállítás költségterítését.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* 2004. május 31.

b) A pályavasút költségterítésének kiteljesítését több lépésben kell megvalósítani.

*Felelős:* pénzügyminiszter  
gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* évenként a költségvetési tervezés szerint

c) Az uniós követelményeknek megfelelő költségterítési rendszer csatornáit és mechanizmusát az állam és a MÁV Rt. közötti szerződés keretében kell kialakítani és szabályozni.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter  
pénzügyminiszter

*Határidő:* 2004. május 31.

9. A pályavasút fejlesztését költségvetési juttatásból és EU támogatásokból kell finanszírozni, a személyszállításához szükséges gördülőállomány beruházásai elsősorban költségvetésen kívüli (tőkepiaci) konstrukciókkal biztosítható forrásokból valósuljanak meg.





*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* folyamatos

10. Piaci alapú pályahasználati díjpolitika valósuljon meg, amely más vasutakat is a magyar pályahálózat minél erőteljesebb igénybevételére ösztönöz,

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* 2004. április 30.

11. A megvalósítás programja foglalja magában az átalakítás célkitűzéseinek társadalmi méretű megismertetését és elfogadását biztosító feladattervet, melynek ki kell terjednie a politikai partnerekkel, az önkormányzatokkal, a társadalmi és civil szervezetekkel történő egyeztetésekre.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* 2003. december 31.

12. A reform fokozatos megvalósítási programjának 2004. évre vonatkozó részletes feladatait a MÁV Rt. 2004. évi üzleti terve részeként kell kidolgozni.

*Felelős:* gazdasági és közlekedési miniszter

*Határidő:* 2003. december 31.

*Dr. Medgyessy Péter s. k.,  
miniszterelnök*

## A MÁV készül az EU-ra – a kormány nem?

**Kritikus adóssághelyzetbe kerülhet a MÁV: a kormány ugyanis az idei költségvetésben nem vett tudomást arról, hogy az EU-belépés miatt át kell alakítani a vasút finanszírozását.**

A 2004. évi költségvetésbe a MÁV EU-konform finanszírozása nem fért bele – fogalmazott lakonikusan Mándoki Zoltán, a vasúttársaság vezérigazgatója hétfői sajtótájékoztatóján. Erre pedig nagy szükség lenne, hiszen idén májusban nemcsak Magyarország, hanem a MÁV is csatlakozik Európához, márpedig ezzel együtt Magyarországnak át kell alakítania a vasúti közlekedés finanszírozását is.

### Harmincmilliárddal több hitel kell idén

Az átalakítás lényege az, hogy az államnak mint megrendelőnek piaci szereplőként kell viselkednie, vagyis ki kell fizetnie azt a cégektől megrendelt szolgáltatást. Jelenleg még nem érték el ezt az állapotot, így a MÁV komoly hitelfelvételre szorul idén. A tervek szerint 59,5 milliárd forintnyi, államilag garantált kölcsönt kénytelen felvenni, éppen harmincmilliárddal többet, mint tavaly.

Ez pedig kritikus eladósodottsági helyzethez vezethet a vezérigazgató szerint, aki elmondta, hogy a részvénytársaság adósságállománya 150 milliárd forintra emelkedhet 2004-ben. A mintegy 50 százalékos eladósodottság egy szabad piacon működő vállalat esetében már elgondolkodtatja a bankokat a vezérigazgató szerint.

### Piacnyitás májustól

Persze a MÁV nem a szabad piacon működik, hanem államilag szabályozott környezetben, ám ez a helyzet éppen az EU-csatlakozástól kezdve változik. Mint ahogy arról a FigyelőNeten korábban beszámoltunk, elsősorban az áru fuvarozás területén várható az eddiginél nagyobb konkurenciaharc.

Magyarország egyébként a vasúti áru fuvarozásban halasztást kért és kapott az uniótól, így 2006-ig a MÁV áru fuvarozási üzletágán kívül más vasút vállalat csak a pályakapacitás 20 százalékát használhatja. A kapacitásokat a pályavasúti üzletág értékesíti 2004 májusától kezdve. Magyarországon évente mintegy 44 millió tonna árut szállítanak vasúton, ez mintegy 67 milliárd forint forgalmat jelent.

A kormány azonban nem gondoskodott a pályavasúti társa-

ság finanszírozásáról. Így annak kiadásai csak negyven százalékban vannak lefedezve Mándoki szerint.

### Költségcsökkentés és létszámleépítés

Éppen ezért a MÁV most mindent megtesz azért, hogy legalább a társaság által befolyásolható költségeket leszorítsa. A költségcsökkentési program 2006-ig szól, és több mint negyvenmilliárd forintba kerül. (Összesen 47 milliárdos megtakarítást szeretnének elérni, de elképzelhető, hogy egy körülbelül ötmilliárdos tétel 2006 utánra csúszik – hangzott el a sajtótájékoztatón.)

A 47 milliárdos tervezett lefaragásokból 2004 végéig várhatóan 15 milliárdot teljesít a MÁV – mondta el hétfőn a vezérigazgató. Mindez körülbelül 20 százalékos létszámleépítéssel párosul. A valóságban ez azonban csak mintegy 5 százalékos elbocsátást jelent, körülbelül a dolgozók 15 százalékát érinti majd átszervezés. Arról van szó, hogy a MÁV leválasztja az anyacégtől a nem fő tevékenységi köréhez tartozó leányvállalatokat, s az ott dolgozók ugyan megtarthatják munkahelyüket, de már nem (vagy nem közvetlenül) a MÁV-nál lesznek alkalmazva.

### Nőtt a hatékonyság

A MÁV-nál már 2003-ban is nőtt a hatékonyság – mondta el a vezérigazgató. Ezt azon mérte le, hogy nőtt az árbevétel és közben csökkentek a kiadások. Mindez persze csak a társaság által befolyásolható tényezőkre vonatkozik, így lehetséges, hogy a romló külső környezeti hatások ellenére mintegy 8 milliárd forinttal javult az üzleti tevékenység eredménye 2003-ban az előző évhez képest. Mándoki Zoltán tájékoztatása szerint a MÁV változatlan állami költségterítés mellett üzleti bevételét 3 milliárd forinttal növelte 2003-ban az előző évhez képest. A fuvardíjbevételek 5,6 milliárd forinttal nőttek tavaly, e mögött 40 százalékban teljesítmény-növekedés, 60 százalékban a hatékonyabb piaci munka húzódik meg.

A 2004. évi elképzelésekről szólva a vezérigazgató kulcsfeladatnak nevezte a budapesti elővárosi közlekedés javítását, a távolsági minőségi közlekedés fejlesztését, az áru fuvarozás fejlesztését, az ingatlanhasznosítást, a MÁV leányvállalataira vonatkozó portfólió-tisztítást, a térségi közlekedési rendszer beindítását. Ez utóbbival kapcsolatosan utalt arra, hogy Balassagyarmat és Vészto térségében a MÁV szervezetén belül ki-



alakított kísérleti jellegű térségi közlekedési rendszer lehetővé teszi a működtetés gazdaságosságának felmérését, illetve a működtetés garanciájának megteremtését.

A MÁV tájékoztatása szerint 2004-ben a vasúttársaság mérleg szerinti eredménye 37 milliárd 429 millió forint veszteség lesz a 2003. évi 33 milliárd 800 millió forint várható deficittel szemben. (E számok a MÁV belső számításain alapulnak. A hivatalos adatok szerint ugyan nyereséges a cég – 2002-ben pél-

dául 11 milliárdos volt a pozitívum –, csak hogy ezt úgy érték el, hogy az állami hiteleket, amelyekkel szanálták a céget, rendkívüli eredményként kellett elkönyvelniük, miközben korántsem rentábilis a cég működése.) A MÁV állami támogatásai egyébként összességében 2004-ben 98 milliárd 344 millió forintba csökkennek a 2003. évi 100 milliárd 612 millió forinttal szemben.

Forrás: Figyelő

## Feldarabolják a szlovák vasutat

A szlovák állami vasúttársaság, ZSSK (Železnice Slovenska republiky) teherforgalmi és személyforgalmi tevékenységeit külön vállalati egységbe rendezik, majd privatizálják – erről a tervről adott hírt a szlovák TASR hírügynökség, Pavol Prokopovic közlekedési miniszter és Pavol Kuzma a vasúttársaság elnökének a megbeszélésére hivatkozva.

Az MTI beszámolója szerint a vasúti pálya infrastruktúra eszközértékét Szlovákia már 2001-ben szervezetileg leválasztotta a vasút üzemeltetési feladatköréből. A jelenlegi törvények az állami vállalatok 49 százalékának a privatizálását teszik lehetővé. A ZSSK néhány napja bizottságot alakított az átszervezés módjainak a kidolgozására. A vasút elnöke szerint jelenleg többféle lehetőséget vizsgálnak.

Az első változatban a vasúttársaság nem kerülne felbontásra, hanem szervezeti egységként privatizálnák. Mindkét másik

vizsgált lehetőség a feldarabolás valamely módozatát irányozza elő. Az egyik lehetőség szerint a tulajdonos, a közlekedési-, postaügyi- és távközlési minisztérium csak a teherforgalmi tevékenységi kört, a másik szerint pedig mind a teherforgalmi, mind pedig a személyforgalmi tevékenységet privatizálnák.

Pavol Prokopovic miniszter a feldarabolást mellett foglalt állást a TASR jelentése szerint, mivel ez a megoldás megkönnyítené az egyes tevékenységek gazdaságosságának felmérését. A vasúttársaság elnöke nem lát okot arra, hogy az állam megtartsa a vasúti teherforgalom feletti ellenőrzést, nem zárja ki azonban a személyforgalmi tevékenység 49 százalékos privatizálását, holott az európai országokban ez egyáltalán nem jellemző megoldás.

Forrás: Origo

## História

Szűkebb hazám, Gömörország hasonló nevű, Rimaszombatban negyedévente megjelenő rendkívül igényes újságjában találtam az alábbi Balassa Zoltán tollából megjelent cikket.

Ez a cikk a korabeli mozdonyvezetők egy országos ügyszóhoz való hozzáállásának, és honszeretetének is emléket állít.

Engem pedig elgondolkodtat azon, hogy a közvélemény előtti pozitív megjelenést mily nagyban szolgálja ez, és a hasonló tettek.

(Remélem, a lap szerkesztői nem ítélnék el plagizálásért)

Balassa Zoltán

**Egy Rákóczi-szobor „utazásai” – Zólyomtól Borsíig (részlet a cikkből)**

A Kassai Napló 1907. június 1-én a következő rövid hírt közölte. „Zólyom városában június másodikán leplezik le II. Rákóczi Ferencnek a mozdonyvezetők által felállított szobrát. Tegnap helyezték el a szobor talapzatába az okiratot, amely a szobor keletkezésének történetét foglalja magában. A szoborbi-zottság este ülést tartott, melyen elhatározták azokat az előkészületeket, amelyekkel a kormányt, a parlamentet, a vasútigazgatóságot és a vendégeket fogadni fogják. „

Az említett okirat a „II. Rákóczi Ferenc fejedelem szobra” címet viseli, melyet pergamenre írtak. Az emlékiratot egy fém-tokba helyezték s így került a talapzatba más dokumentumok

kal együtt. Miután az írás beszámol arról, hogy 1906-ban a bujdosókat a szeretett haza földjébe temették el, majd a szobor-állítás gondolatának megfogalmazására tér rá:

„A magyar mozdonyvezetők, kik a dicső hamvakat szállító vonatot vezették és így az ünnepségben közvetlenül részt vettek, közvetlenül szemlélhették az igaz kegyelet megható megnyilvánulásait. Látták az örömtűzek kigyulladását a hazai bérceken, látták az örömkönnyek csillogását a szemekben és hallották a fohászokat, melyek a magyar Istenéhez szálltak.

A magyar mozdonyvezetők keblében magyar szív dobog és midőn az ünnepségek végével elmondották kartársaiknak a látottakat és hallottakat, megszületett a szobor eszméje.

Néhány hét múltán kipattant a szikra, mely az egész országban lángot gyújtott.

Mihajlovits Sándor a Szeged Rókus fűtőház főnökétől és a Schemmel György mozdonyvezetőtől ered az eszme, hogy a magyar mozdonyvezetők összessége szobrot állítson a dicső-fejedelemnek, iránta érzett kegyelele jeléül.

Az országos szövetség elnöke, Petheő Tivadar tudomást szerzett a dologról és tisztársaival együtt szűkebb körben tárgyaltak az eszme kivihetőségéről. Az 1906. év december havában megtartott szövetségi választmányi ülés elé konkrét indítvány alakjában került a Rákóczi szobor ügye és jóleső érzéssel jegyezzük meg, hogy az indítvány egyhangúlag elfogadtatott.



További kérdést képezett, hogy hol állíttassék fel a szobor. A zólyomi fűtőház érdemes főnöke, Havas Dávid főmérnök hatóságos beszédében győzte meg a választmányt arról, hogy a szobor legméltóbb helye Felső-Magyarország egy oly városa lenne, melyhez a nagy fejedelem emlékét történelmi tradíciók fűzik, s melyben egyúttal számos mozdonyvezető állomásoznék. A választmány végül alapos megfontolás után Zólyom sz. kir. Városban állapodott meg.

Megbízás adatott egyben Havas Dávid fűtőházfőnöknek és Szepes Pál főmozdonyvezetőnek, lépnének érintkezésbe Zólyom város Polgármesterével és Tanácsával, valjon hajlandó-e a város a szobor részére méltó helyet adni? A válasz a lehető legkedvezőbb volt.

Zólyom város érdemes Tanácsa hazafias örömmel vette tudomásul a Magyar Szent Korona Alá Tartozó Mozdonyvezetők Országos Szövetségének választmányi határozatát és a szövetség elnökét, valamint Birkmayer József ügyvezető alelnököt december hó 28.-ára meghívta.

A nevezett napon a városi Tanács elhatározta, hogy a díszhelyet rendelkezésre bocsátja.

A helyszíni szemle azonnal megtartatott.

A szoborbizottság megrendelése alapján Mayer Ede akadémiai szobrászművész a szükséges helyszíni tanulmányok után nyomban hozzálátott a szobor mintázásához; az 1907. év február hó 12.-én bemutatott mintát pedig Zala György és Telcs Ede a kiváló szobrászmesterek részvételével összeült jury magas művészi színvonalon állónak, kivitelre alkalmasnak találta és az ércöntésre az engedélyt megadta.

Meg kell említenünk, hogy Mayer Ede szobrász a mintázást díjtalanul végezte, s a Szövetség csak a kiöntés költségeként felmerült háromezeröttszáz koronát viselte, mi a kiváló művész hazafiasságát dicséri.

1907. év június havának 2. napján történt meg II Rákóczi Ferencz dicső emlékezetű Fejedelmünk szobrának ünnepélyes leleplezése a magas kormány, a parlament, a hazai vasúti igazgatóságok, számos külföldi mozdonyvezető, nemkülönben az ország minden részéből Zólyom városába sereglett magyar mozdonyvezetők, valamint a város hazafias közönségének részvételével, illetve jelenlétében, melynek megtörténte után a szobornak, Zólyom sz. kir. Város érdemes Polgármesterének gondozás végett átadatott.

(...)

Végül azon kérelemmel fordulnak a magyar vasúti mozdonyvezetők Zólyom város derék polgáraihoz, hogy ezen emlék kegyeletteljes gondozása és tiszteletben tartása által nekik lehetővé tegyék, hogy városunkban járva a hűsleges honszereget tiszta fohászát küldjék fel a Mindenség Urához, a magyarok Istenéhez, a nagyfejedelem lelki üdvösségéért. Úgy legyen!

Kelt. Zólyom, 1907. június 2-án"

A dokumentumot heten írták alá: Kovács Gyula, a Mozdonyvezető Szövetség titkára, Birkmayer József, Petheő Tivadar, Skrovina Máttyás, Zólyom polgármestere, és a város önkormányzatának tagjai: Várnek Géza, Szenes Pál, valamint a városi főjegyző.

Az említett fémtokban elhelyezték azoknak névjegyzékét is, akik a szoboralap javára 1907. március 20.-tól május 20-ig pénzadományt adtak, feltüntetve a nevek mellett az összeget is. Egy hónap alatt 365 korona 20 fillér gyűlt össze. A listán 23 személy szerepel.

A fémtokban elhelyezték a háromnapos ünnepség programját is. E szerint, június 1.-én a Keleti pályaudvarról indult délelőtt a különvonal Zólyomba, ahová délután 3-kor érkezett meg. A színhelyen ünnepélyes fogadtatásban volt a résztvevőknek részük, majd az elszállásolás után a város ismerkedési estélyt rendezett, mely 19 órakor vette kezdetét. 22 órakor zenes takarodó zárta az első napot.

Június 2-án reggel hétkor ébresztő zene keltette az ünnepelőket. 9-kor a városháza előtt gyülekeztek. Egy órára rá a városháza dísztermében díszközgyűlést tartottak. 11-kor vette kezdetét a felvonulás a szoborhoz. Pont 12-kor leplezték le Mayer Ede alkotását. Ezt követte a „társasbéd”, majd 17 órakor a közeli Szliácsfürdön társasvacsera és táncmulatság zárta a második napot.

A harmadik napon hajnali 3-kor indult a különvonal Szliácsról Budapestre. Reggel 8-kor a vonat befutott a Keleti pályaudvarra. 13 órakor a külföldi vasutasok tiszteletére ebédet adtak, majd az Otthon helyiségében 15 órától értekezletre gyűltek össze.

Az utolsó napon, június 4-én a külföldi vasutasoknak bemutatták a főváros nevezetességeit este közös vacsorával zárult a rendezvénysorozat.

(...)

Szerkesztette: Tóth Ferenc Attila



## KIADÓ!!!

Harkányban a fürdőhöz közel, 3 szobás 8 férőhelyes összkomfortos nyaraló, parkolási lehetőséggel. Üdülési turnusok: szombattól szombatig.

Május, június: 1.000 Ft/fő/nap  
+300 Ft/fő/nap üdülési adó

Július-augusztus: 1.300 Ft/fő/nap  
+300 Ft/fő/nap üdülési adó

Gyermekek kedvezmény: 0-14 évig 25%

Érdeklődni: Komlós Tibor 06/20-4607-322,  
77/426-152 (esti órákban)



## Levelezésünkből

### Mozdonyvezetők Szakszervezete

**Kiss László elnök**

**Budapest, Bácskay út**

**Tisztelt Elnök Úr!**

Szíves tudomásulvétel céljából az alábbiakról tájékoztatom:

Miután 1998-ban megváltam a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetében (VDSZSZ) betöltött valamennyi tisztségemtől, Gaskó István és az általa vezetett VDSZSZ néhány tisztségviselője, a MÁV Rt egész területén szóban és írásban is – a MÁV üzemi telefonjait és postahálózatát használva – olyan valótlan híresztelésekkel árasztották el a vasutas társadalmat (készenként közölve) miszerint én különböző bűncselekményeket követtem el a VDSZSZ ellen.

Az engem tisztázó és lezárt rendőrségi vizsgálat valamint – a VDSZSZ által folyamatos panasz benyújtásával megtámadott – az ügyészségi határozatok lezárásaként, végül az ügyben a Legfőbb Ügyészség állapította meg ártatlanságomat.

Ezt követően először a PKKB, majd másodfokon a Fővárosi Bíróság jogerős ítéletében mondta ki azt, hogy Gaskó István megsértette a jó hírnevemhez fűződő személyiségi jogaimat, ezért kártérítésre kötelezte, és eltiltotta Őt, valamint a VDSZSZ-t a további jogsértéstől.

Ezzel egyidőben Gaskó István folytatólagosan nagy nyilvánosság előtt, a rágalmazás vétségét is elkövette, ezért a Bíróság Őt egy évre próbára bocsátotta.

Morális kérdés az, hogy ezek után Gaskó István alkalmas-e a MÁV Rt (mint az ország legnagyobb vállalatának) Felügyelő Bizottsági tagságára.

Tisztelt Elnök Úr!

A munkatársaim és magam meggyőződése az, hogy nincs még akkora erkölcsi deficit a MÁV Rt-nél, hogy az ország legnagyobb vállalatának felügyelő bizottságában bűncselekményt elkövető emberek felügyeljék a - vasutas munkavállalók sorát is meghatározó - tisztességes munkáltatást és a vállalati gazdálkodást.

Kérem, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezetének a fentiekkel kapcsolatos álláspontjáról tájékoztatni szíveskedjék!  
Budapest, 2004. január 20.

*Tisztelettel: Járasi Ferenc*

### Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete

**Járasi Ferenc  
Elnök**

**Budapest**

**Tisztelt Elnök Úr!**

Tájékoztató levelét köszönettel vettem. Azt a történeti áttekintést, amelyet leírt a kialakult esettel kapcsolatban, a vasutaság döntő többsége az elmúlt időszakban már megismerte.

A levelében felvetett morális kérdéshez – miszerint ezek után alkalmas-e a nevezett személy arra, hogy az ország legnagyobb vállalatának Felügyelő Bizottságában a munkavállalók érdekeit képviselje – csak egy megjegyzésem van. A MÁV Rt. Felügyelő Bizottsági tagságot – mint ahogy ez Ön által is ismert – nem az alkalmasság, hanem egyes szakszervezetek és a Központi Üzemi Tanács mértéktartásának hiánya határozta meg. Ez vezetett oda, hogy a MÁV Rt-nél sem a PVDSZ, sem a MOSZ képviselője nem kapott lehetőséget arra, hogy a FB munkájában kellő szakértelemmel és tisztességgel részt vegyen.

A delegáló joga, s egyben felelőssége, hogy a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságának személyi összetételéről döntsön. Elnézve a FB munkavállalói tagjainak jelenlegi összetételét, az Ön által felvetett morális kérdésbe, jelenleg úgy tűnik, hogy sajnos ez is belefér.

*Üdvözlettel: Kiss László elnök*



## A példakép!

(avagy hogyan viselkedik egy jó szakszervezeti vezető)

Az alábbi rövid történetben megpróbálom bemutatni hogyan kell a tagtársak érdekeit a leghatékonyabban képviselni.

Az eset „X” nagyállomás egyik társszakszervezeti vezetőjének ténykedéseit mutatja be mindenki okulására.

A jó és gondoskodó MÁV-unk bevezette az un. VBKJ rendszert. Kiadta utasítását az ezzel kapcsolatos teendőket illetően. A JÓ szakszervezeti vezető ezt látva, (gondolta) leveszi Ő a teher egy részét a munkáltató amúgy is túlterhelt munkatügyi ügyintézőjének válláról. Magához ragadta a kitöltendő nyilatkozatokat és sem idejét, sem energiáját nem kímélve „saját költségén”? végigjárta tagtársait munkahelyeiken.

Még mielőtt valaki téves következtetést vonna le itt jegyzem meg, hogy ez is mint még a többi esemény is csak a dolgozók érdekében történt. Mert mi történik ha a tisztelt tagtársnak be kellene mennie a papírokat felvenni? A szabadideje csorbul, és két fröccsel kevesebbet tud elfogyasztani. Ezek után (természetesen munkaidőben) főnöki segédlettel az éppen munkában lévő tagokat berendelték, ugyan nyilatkozni már e hatalmas összeg felhasználásáról. Most jött a példabeszéd, amiben csak egy üdvöztető megoldás jöhet szóba ez pedig ennek a szervezetnek egy pénztára. Megjegyzem: a

munkavállalói tájékoztató valahol a nagy ködben elveszett. És megint a tagság érdekeinél tartunk: nevezetesen egészségvédelem, és szabadidő. Mert mi történik ha a tagtárs megkapja a tájékoztatót? E olvassa, és esetleg olyan pszichés zavarai támadhatnak ami a következő alkalmassági vizsgálatot negatívan befolyásolhatná, és megint a szabadidő, mert odahaza, a kocsma helyett azt olvasgatná. Micsoda kiesés!

Ékes szólásának köszönhetően rózsaszín köd ereszkedett a dolgozók fejére és önként s dalolva nyilatkoztak e pénztár javára. Volt aki a teljes összeget, és akít a köd még nem borított el teljesen, az azért mert kérni mást is igaz kicsit félve, mert a tisztségviselő nagyfőnök öccse. Megjegyzendő még tippet is kaptak a nagy A..H apánk átverésére.

Ja, hogy ez egy kicsit törvénytelen? Kit érdekel ha én esetleg ebből még profitálok is.

Arra azért ügyelt, hogy ne felejtse el aláíratni az átvételi elismervényeket.

Utóirat: A K.SZ. betartatásánál már nincs ekkora buzgalom.

A rossz példa is példa!

„X” szolgálati hely 2004. 02. 03

L.I.

## Munkahelyi stressz – magyar baj

Az átlagos magyar munkavállaló 44,5 órát dolgozik. Az állandó időnyomás, a túl sok és gyorsan végzendő munka miatt a stressz problémájával küzd. Általában kimerültség, fej- és hátfájás gyötri.

Minden második magyar munkavállaló magas munkahelyi stressznek van kitéve – derült ki a Gordio Tanácsadó Csoport felméréséből. További negyven százalék közepes mértékű stressztől szenved, vagyis majdnem minden magyar érintett a fejlett ipari országok népbetegségében.

Az Európai Unióban évente közel 20 milliárd eurós egészségügyi kiadásokat eredményeznek a stressz okozta megbetegedések. Magyarországon egyelőre nem sokan foglalkoznak a kevésbé látványos, ám annál súlyosabb következményekkel járó kórral. Maguk a megkérdezettek is úgy érzik, egyedül is meg tudnak küzdeni a stressz okozta problémákkal.

### Fokozott terhelés – nem csak a munkahelyen

Átlagosan körülbelül napi egy órával dolgozunk többet a törvényileg előírt kötelező nyolc óránál: egy magyar ember munkahete 44,5 ledolgozott órából áll. Vannak, akik önkéntes alapon maradnak bent a munkahelyükön, de a válaszadók 60 százaléka csak részben önként, inkább az elvárások miatt vállalja a túlórákat.

A legtöbben az időnyomást viselik nehezen, de a munka túlzott mennyisége és a munkavégzés fokozott tempója is gyakorta problémát jelent a magyaroknak. Az emberi kapcsó-

latokból eredő stressz okaként a válaszadók nagy része a vezetők intézkedéseit és a vezetői támogatás elmaradását jelölték meg. De a fizikai körülmények okozta stressz sem elhanyagolható. A megkérdezett munkavállalók 40 százaléka szenved a munkahelyi zajtól és a nem megfelelő hőmérséklettől.

A munka után, a szabadidőnkben sem találunk nyugalmat. A felmérésből kiderült, hogy a munkahelyen kívüli stresszforrások között az első helyen ugyan az anyagi nehézségek szerepel, rögtön utána azonban az ország általános politikai és gazdasági helyzete és hangulata terheli munka után is a magyarok lelkét.

### Komoly következmények

Bár majdnem minden magyar munkavállaló (a válaszadók 99 százaléka) közepes vagy annál nagyobb mértékű stressznek van kitéve, többségük mégis úgy érzi, egyedül is képes kezelni a stressz következményeit. Azaz fel van vértelve a szükséges tulajdonságokkal, amelyek a stresszel való megbirkózásban segítenek, mint például a céltudatossággal vagy a pozitív gondolkodás képességével.

Pedig a stressz testi tüneteket is okozhat, a legerőteljesebben az általános kimerültség és a hátfájás jelentkezik. Magas vérnyomással a felmérésben résztvevők 27 százaléka küzd, ami a – vizsgálatok alapján – javarészt a stressznek tudható be. A pszichés tünetek közül az elégedetlenség, a csökkent munkakedv és a szorongás szedi áldozatait. Minden negyedik válaszadó a kiégés problémájával küzd, céltalan és kedvetlen az életében.



### Csökkenett üzemmód – mindenki rosszul jár

A munkaadóknak sem hasznos, ha az alkalmazottaknak stresszes munkahelyen kell dolgozniuk. A betegállományban töltött napok száma jelentősen megnövekedett a stressz által terhelt munkavállalóknál, még akkor is, ha az elmúlt fél évben a résztvevők mintegy egynegyede 11 napnál többet dolgozott úgy, hogy nem volt teljesen egészséges. A csökkent munkateljesítményről és a minőségromlásról már nem is beszélve. A túlzott megterhelés el is riaszthatja a jó munkaerőt, minden ötödik válaszadó munkahelyváltáson gondolkodik.

A vállalatok igyekeznek béren kívüli juttatásokkal kompenzálni a túlerhelyesítést, 80 százalékuknál orvosi ellátást biztosítanak az alkalmazottaknak, 30 százalékuknál szabadidős és kifejezetten egészségmegőrző programok is a munkavállalók rendelkezésére állnak. Ugyanakkor szinte alig akad olyan munkaadó, aki a stresszel kapcsolatos felvilágosító munkára is odafigyel.

### A felmérés

Az emberi erőforrás menedzsment és marketing tanácsadással foglalkozó Gordio Tanácsadó Csoport harminc vállalat 1230 munkatársát kérdezte meg egy átfogó munkahelyi stressz-felmérés keretében. A válaszadók huszonkét százaléka a 28-32 éves korosztályból került ki, további huszonegy százaléka 48 feletti volt, húsz százalékuk pedig a 40-48 évesek közé tartozott. Iskolai végzettségüket tekintve a legtöbben (39 százalék) felsőoktatási intézményben végeztek, 36 százalékuk pedig középiskolai papírral rendelkezett. A válaszadók többsége (56 százalék) férfi volt.

### Veszélyeztetettek

Az alábbi csoportok fokozottan ki vannak téve a munkahelyi stressznek:

- A 28-39 évesek
- A fizikai dolgozók
- Az alacsonyabb iskolai végzettségűek
- A vállalatnál régebben dolgozók
- A termelés területén foglalkoztatottak
- A munkahelyüket elhagyni szándékozók
- Az elégedetlenek
- Az egészségi, pszichés és viselkedési panaszokkal küszködők

### Nem törődnek vele

„A tudatos és rendszeres törődés nem jellemzi sem a munkaadókat, sem a munkavállalókat. A vállalatoknak csupán egyharmada kínál a dolgozóinak valamilyen stresszoldó vagy megelőző programot, és alig néhány folytat stresszmelegítést célzó felvilágosító propagandát. A dolgozók esetében pedig jellemző példa, hogy tudatosan csupán 10-15 százalékuk törekszik valamilyen módon a stressz hatásainak csökkentésére” – fejtette ki a FigyelőNetnek véleményét Dr. Simon Péter munkapszichológus, a kutatás szakmai vezetője.

*Forrás: Figyelő*

## Számok és érvek a kétkedőknek – kafeeteria ügyben

A mozdonyvezető kollégák közül többen vitatják, igaz-e az állítás, miszerint a béren kívüli javadalmazások jelenlegi rendszerében a mozdonyvezetők összességében több pénzt kapnak, mintha maradt volna a régi ellátási forma (pénztári tagdíj %-os munkáltatói hozzájárulás, étkezési utalvány, üdültetés, kamatmentes kölcsön, stb.), ezért megkérdőjelezzik, szabad volt-e a MOSZ-nak aláírnia a kafeeteria megállapodást.

A tények makacs dolgok, tartja a mondás, meg olyan mondas is van, hogy a számokkal minden, és mindennek az ellenkezője bizonyítható, ezért nem akarunk ebbe a hitvitába belemenni. Mindössze arra vállalkozunk, hogy közreadjuk a rendelkezésre álló adatokat és a számításainkat, hogy mindenki eldönthesse, szerinte jól számoltunk-e, amikor a mozdonyvezetők összességének érdekében tekintettel elfogadtuk a MÁV Rt. javaslatát.

A 2004. évi 150 eFt egy főre eső VBKJ összeggel számolva 4500 mozdonyvezető 675 MFt/év keresethez jut a jelenlegi rendszerben. Ugyanez az összeg a 2004. évi várható havi átlagkereset (192.000,-Ft), a tényleges pénztári tagság (3800 fő egyszeres és 2700 fő kettős tag) és a 2003. évi étkezési hozzájárulással (évi 30.000 Ft) számolva ez az összeg 425 MFt/év. Igaz, mondható erre, de ezen felül üdülést és kamatmentes kölcsönt is kaphattak a kollégák, ezt is be kell számítani. Ezeket a juttatásokat átlagosan számításba véve (pedig nem igaz, hogy átlagosan hozzá is jutottak pl. az üdüléshez, a kamatmentes kölcsönt meg vissza kellett fizetni, tehát nem volt támogatás) az összeg 515 MFt/évre változik, aminél még mindig

30%-kal több a kafeeteriájárandóság, és akkor még nem számoltunk a keresetvesztéséget szenvedők kártalanítására késsőbb kifizetendő kb. 60 MFt-al.

Ha ez így van, akkor mi volt a buli a MÁV Rt. számára a kafeeteriában – tesz fel a kérdést a kétkedők – hiszen ha a mozdonyvezetők, akik jóval a MÁV átlaga fölött keresnek, jobban jártak, akkor a MÁV az új juttatási rendszerben többet fizet ki, mint eddig, ezt meg nem akarhatta ilyen eltökélten!

Először is rögzíteni kell azt a tényt, hogy a vasútnak 2004-ben valóban többbe kerül az új juttatási rendszer, mint a régi. Ehhez elegendő megnézni, mi szolgált forrásul a finanszírozáshoz. (Lásd a keretezett részt!)

Másodsor nem akarok a MÁV helyett érvelni, és nyilván nem is mondtam el mindent a tárgyalásokon, de nem kell túl nagy ész a szempontjainak és érdekeinek átlátásához. Csak néhányat említek a fontosabbak közül:

– A béren kívüli járandóságok költsége így sokkal pontosabban tervezhető, és automatikusan együtt mozog a létszámmal. Ha csökken a létszám, csökken az ilyen ráfordítás.

– A jelenleg rossz hatékonysággal működő ellátórendszer (gyermekintézmények, üdülők egy része) könnyebben megszüntethető, és a költségük megtakarítható. (Ne legyenek illúzióink, ez lesz a sorsuk, de akkor is ez lett volna, ha nincs kafeeteria, és még pénzben nem kapják meg a vasutasok a megtakarítás egy részét!)



- A kafeateria bevezetésével a MÁV Rt. befagyasztotta az önkéntes pénztári tagdíj hozzájárulásának költségeit a mostani szinten. (Eddig csökkenő MÁV létszám mellett is nőtték az ilyen költségei, ha nőtt a pénztárba belépők száma.)

A számok után vizsgáljunk meg néhány olyan körülményt, ami nem számszerűsíthető, de a tárgyalások során mérlegelnünk kellett, és hatott a tárgyalások kimenetelére.

1. December 31-én olyan kollektív szerződést lehetett aláírni, amely nem tartalmazta a régi 6. fejezetet (segélyek, kamatmentes kölcsön, üdülés, étkezési hozzájárulás stb.). Emellett a munkáltató nyilatkozatban vállalta, hogy ha nem jön létre más megállapodás, továbbra is fizeti a pénztári tagdíj kiegészítéseket. Vagyis biztosíték csak erre az utóbbira volt, arra nem, hogy a korábbi juttatásokat megkapják a dolgozók, és mivel volt aláírt KSZ és bérmegállapodás, a munkáltatónak nem állt érdekében a kafeateriától eltérő alku megkötése. (A kérdés leegyszerűsítve úgy hangzott, hogy a 6. fejezet juttatásai vagy kafeaterián keresztül lesznek, vagy sehogya.)

2. A MOSZ és a MÁV ekkor még nem írta alá a mozdonyvezetői bértarifa megállapodást, de tudtuk, hogy kafeateria nélkül nem lesz mozdonyvezetői bértarifa. El kellett döntenünk, van-e annyira fontos a tarifa, hogy a kollégák egy részét valóban hátrányosan érintő, de a szakma egészére nézve kedvező kafeateria elfogadása árán megkötjük a tarifa megállapodást. Úgy döntöttünk, hogy megkötjük, mert sikerült megállapodni a keresetvesztéséget szenvedők kompenzálásáról, és a kafeateria összegének 2005. évi emelési mértékéről. Egyébként meg évek óta a legfontosabb célkitűzésünk volt a tarifabérezés visszaállítása, és ez most sikerült.

Nem várjuk, hogy a döntésnek örüljenek azok a kollégáink, akik nem jártak jól a váltással, de talán kérhető a megértésük, és ezzel az írással a döntésünk okainak megértésében szeretnénk segíteni.

Németh László

#### A kafeateria forrásául szolgáló ráfordítások a MÁV Rt. adatai alapján

Albérleti hozzájárulás	29 251 000
Étkezési utalvány	1 841 762 000
Üzemi konyha költségei	215 000 000
Gyermekint. támogatása	560 000 000
Nyugdíjpénztár	
Eg.pénztári tagdíj (három pénztár együtt)	2 967 867 000
VÖKÖP	
Üdülők működtetési költsége	550 000 000
Kamatmentes kölcsön	500 000 000
Összesen	6 663 880 000

Ebből az egy főre jutó összeg 50000 fővel számolva 132.000 Ft, ami tizennyolcezerrel kevesebb, mint a 2004-es fejkvóta. Az is látható, hogy olyan forrásokat is évente elköltethető pénzzé változtatott, ami valójában nem az, (kamatmentes kölcsön) vagy 2004-ben már nem merülne fel (gyermekintézmények, mert ezek nagy részét 2003-ban megszüntette), vagy a kafeateria bevonás ellenére azon kívül is fel fog merülni (üdülők működtetési költsége, mert a ki nem használt férőhelyek rendelkezésre állásának is vannak költségei).

## SZILÁNKOK

### Nincs köszönet a köszönetben

A gazdasági és közlekedési miniszter úr a MÁV Rt. januári igazgatósági ülésén köszönetet mondott a MÁV Rt. vezetőinek, dolgozóinak és (állítólag, nem voltunk ott!) a MÁV Rt.-nél működő szakszervezeteknek a vasút átalakításában kifejtett munkájukért.

Miniszter úr, nem kellett volna! Nem kellett volna egyrészt, mert nem azonos a felelősségünk.

Az átalakítást a tulajdonos vezényli, a MÁV Rt. menedzsmentje hajtja végre, a vasutasok meg – akiket a szakszervezetek képviselnek – elszenvedik.

De nem kellett volna azért sem, mert nem tudjuk viszonzni. Nem tudjuk „visszaköszönni” a miniszter úrnak a vasút finanszírozási reformja érdekében kifejtett eredményes erőfeszítéseit.

Merthogy nem voltak ilyenek.

NL

### A hálátlanság netovábbja

Kollégánónk panaszkodott a minap, hogy amikor a vonat elindult az állomásból, be voltak fagyva az ablakok, és az utasok fel voltak háborodva.

Ezeknek sem lehet a kedvére tenni! A MÁV Rt. – a szolgáltatások bővítése céljából – jégvirággal kedveskedik, és akkor tesék, ez a hála. Micsoda népség!

NL

### Feledékenység

A MOSZ két vezetője tárgyalásra érkezett a Gépészeti Üzletág 428 sz. szobájába. Enyhe késésüket azzal leplezték, hogy a folyosó végigrobogva keresték a meghívóban szereplő szoba számát. Bal folyosó, jobb folyosó, középső folyosó. Sehol a szoba. Egyikőjük egyszer csak a homlokára csap és megjegyzi: hoppá! Ez az én szobám volt, több mint két éven keresztül szakigazgató koromban.

Hát igen. Vagy feledhető volt az a két év, vagy csak a szépre szabad emlékezni! Akkor én sem találtam volna meg.

KL

## Röviden

Várhatóan a közeljövőben változik az Üzletági Függelék mozdonyvezetők normaidejére vonatkozó rendelkezése. A változtatásra az új E. 1. sz. utasítás életbeléptetése és egyéb pontosítások miatt kerül sor.

A Westel Mobil Rt.-vel tárgyalásokat folytatunk a Mozdonyvezetők Szakszervezete által működtetett rendszer kedvező módosításáról.

Január 14-én tárgyalásokat folytattunk a Képzési és Erőforrásfejlesztési Osztály szakembereivel a tesztjellegű vizsgáztatással kapcsolatban. A MÁV Rt. humánpolitikai vezérigazgató-helyettese jóváhagyta azt az elképzelést, mi szerint az év második felében kísérleti jelleggel választható lesz a vizsga teszt formájában is.

KL



A Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány  
1531 Budapest, Pf. 78.  
www.mkka.hu

### KISVASUTAK NAPJAI MAGYARORSZÁGON 2004-BEN:

A Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány kezdeményezésére 1995-től megrendezésre kerül a „Kisvasutak Napjai” programsorozat, melynek célja e páratlan közlekedéstörténeti emlékeink megmenetése, bemutatása és népszerűsítése. A Kisvasúti Napokon megismerkedhet az egyes kisvasutakkal, a térség szokásaival és hagyományaival és egy felejthetetlen utazást tehet az ez alkalmából közlekedő különvonattal, amely egyre több helyen gőzvontatású is lehet.

A rendezvény keretén belül megtekintheti a környék nevezetességeit, főbb látnivalóit is. Színes programmal, és szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt a Kisvasúti Napokon!

Április 10.	Széchenyi-hegyi Gyermevasút Budapest	(36-1) 397-5392	Július 31.	Kovácsna-Komandói EV Erdély (RO)	(40) 267316-119
Április 17.	Almamelléki ÁEV Baranya megye	(36-73) 354-251	Augusztus 1.	Beregszászi Kisvasút (vasárnap!) Kárpátalja (UA)	(380) 31 411-7213
Április 24.	Debreceni Zsuzsi Kisvasút Hajdú-Bihar megye	(36-52) 417-212	Augusztus 7.	Kecskeméti Kisvasút Bács-Kiskun megye	(36-76) 504-309
Május 1.	Mesztegyői ÁEV Somogy megye	(36-85) 329-312	Augusztus 14.	Pálházi ÁEV Borsod-A.-Z. megye	(36-47) 370-002
Május 1.	Királyréti ÁEV Pest megye	(36-27) 375-076	Augusztus 20.	Tiszakécskei Kisvasút Bács-Kiskun megye	(36-76) 442-131
Május 8.	Lillafüredi ÁEV Borsod-A.-Z. megye	(36-46) 530-593	Augusztus 20.	Mecseki Kisvasút Pécs Baranya megye	(36-20) 355-4641
Május 15.	Kaszói ÁEV Somogy megye	(36-82) 352-065	Szeptember 4.	Balatonfenyvesi GV. Somogy megye	(36-85) 361-831
Május 22.	Trencsén-Árvai Erdei Múzeumvasút (Újbeszterce-Vihilovkai Erdei Múzeumvasút) Felvidék (SK)	(421) 41 439-7219	Szeptember 11.	Nyírvideki Kisvasút Nyíregyháza Szabolcs-Sz.-B. megye	(36-42) 424-030
Június 5.	Felsőtárkányi ÁEV Heves megye	(36-36) 434-603	Szeptember 18.	Széchenyi Múzeumvasút Nagyecen Győr-M.-S. megye	(36-99) 312-077
Június 19.	Mátravasút Gyöngyös Heves megye	(36-37) 312-453	Szeptember 25.	Gemenci ÁEV Pörbölly Tolna megye	(36-74) 491-483
Június 26.	Csömödéri ÁEV Zala megye	(36-92) 579-033	Október 2.	Nagybörzsönyi EV Pest megye	(36-27) 378-025
Július 3.	Feketebalogi Kisvasút Felvidék (SK)	(421) 48619-1500	Október 2.	Marosvásárhelyi Kisvasút Erdély (RO)	(40) 744 528-206
Július 10.	Debreceni Vidámparki Kisvasút Debrecen	(36-52) 413-515	Október 9.	Szilvásvárad ÁEV Heves megye	(36-30)289-7201
Július 4.	Kemenicei Erdei Múzeumvasút Pest megye	(36-20) 388-5743	Bővebb felvilágosításért hívja a kisvasutak információs telefonjait!		

Bankszámlaszám: CIB HUNGÁRIA BANK RT. 10700024 04070407 51100005  
Kérjük, hogy adója 1%-ával támogassa Alapítványunk munkáját!  
Adószámunk: 18042412-1-42

## MOSZ Horgászverseny Kecskemét

A verseny ideje: 2004. június 5-6.

Helyszíne: Kecskemét, Szabadidő Központ (Záporozó tó)

A verseny kétfordulós formában kerül megrendezésre. (Szombat délután és vasárnap délelőtt)

A versenyzés feltételei: fordulónkénti csapatverseny, amely csapatonként max. 3 főből állhat. (Egy tagszervezet több csapatot is nevezhet.)

Minden versenyző egyszerre csak egy bottal horgászhat, amely csak úszós készséget és egy darab horgot tartalmazhat. A parton előkészített több bot is tárolható.

A fenti versenykiírás, az országos és a nemzetközi előírásoknak nem felel meg. Egy csapat a nevezési létszámtól függően kettő darab horgászhelyet foglalhat el.

Kevesebb létszám esetén, mindenki külön horgászálláson horgászhat. (Horgászállások száma maximum 60 db.)

Etetés: minden csapat fordulónként 6 kg száraz etetőanyagot, és 3 liter élő anyagot használhat fel. (csonti, pinki stb...) Egy fő tehát fordulónként 2 kg száraz + 1 liter élő anyagot használhat fel.

Az etetőanyag pontos betartását mindenkitől kérjük mivel a tavon egyébként TILOS az etetés, és csak verseny alkalmakkor tesznek kivételt. (Vízmű kezelési tó)

A halak részben telepítettek, illetve itt szaporodtak. A kifogott halakat mérlegelés után a vízbe vissza kell engedni, ezért a gyűrűs haltartó a verseny idején követelmény. A horgász helyek kisorsolása után a gépkocsik a horgászállások mögött elhelyezhetők.

A víz jellege: hirtelen mélyülő, kövezett, amely átlagban 2-6 méter között változik. Kérünk mindenkit ezt figyelembe venni.

A NEVEZÉSI DÍJ SZEMÉLYENKÉNT: 7.000 Ft/FŐ, KÍSÉRŐNEK, NEM HORGÁSZNAK 5.500 Ft/FŐ.



A nevezési díj a következőket tartalmazza:

Szombat: ebéd, vacsora (zenés horgászbuli)  
Vasárnap: reggeli, ebéd  
Két napra napijegy (kísérők kivételével)  
Szállás költség (4 ágyas elhelyezés)  
Fordulónként 1-1 doboz sör

Megjegyzés: mivel a faházak 4 ágyasak, a faházak díjai eszerint vannak meghatározva. Ha valamelyik csapat ragaszkodik faházanként a 3 főhöz, akkor a nevezési díj fejenként 500 Ft-tal emelkedik. Ezen igényt kérjük a nevezéskor jelezni. A kemping mellett a Tó-hotelben lehetőség van 2-3 ágyas, fürdőszobás elhelyezésre is (pl. valaki családostul jön, stb.), 2 ágyas 7300 Ft, 3 ágyas 8850 Ft/szoba. Csak külön megrendelésre!

Szállás: Kecskemét, Sport utca 4. sz. Camping. Megközelítése: 52-es főút, régi megyei kórház mögött, a széktói strand után.

A kemping mellett található közvetlenül a strand, ami élményfürdővel és termálvizes medencével is rendelkezik. A szállástól 500 méteren belül található még az 50 m-es fedett uszoda is, amiben szintén található termálvíz illetve egy kisebb hideg vizes medence a szabadban.

A verseny díjazása a következő: díjazva lesz az I., II., III. helyezett csapat, minden tag külön. (9 fő), továbbá a súlya legnagyobb halat fogó személy.

A verseny helyezési sorrendjének a meghatározása: a kétnapi forduló összesített eredménye alapján súlya legtöbb halat fogó csapatok... (Szombaton este az első forduló után a részeredmény megtekinthető lesz.)

NEVEZÉSI HATÁRIDŐ: 2004. MÁJUS 15.

A NEVEZÉSI DÍJAKAT A FENTI HATÁRIDŐIG A KÖVETKEZŐ CÍMRE KÉRJÜK POSTAI ÚTON ELJUTTATNI: BERA ISTVÁN 6000 KECSKEMÉT, TINÓDI UTCA 10. 1 EM. 17

Kérünk mindenkit, hogy a nevezési szándékát, mielőbb juttassa el hozzánk, a szálláshelyek lefoglalása miatt.

Érdeklődni lehet a fentiekkel kapcsolatban:

Márta Sándor 06-30-955-7184, Bera István 06-30-604-9232

Program:

1. nap

09<sup>00</sup>-12<sup>00</sup> Szálláshelyek elfoglalása  
12<sup>00</sup>-13<sup>00</sup> ebéd  
13<sup>00</sup>-13<sup>30</sup> kivonulás a verseny helyszínére  
13<sup>30</sup>-14<sup>00</sup> sorsolás, helyek elfoglalása  
14<sup>00</sup>-14<sup>20</sup> felkészülés  
14<sup>20</sup>-14<sup>30</sup> etetés  
14<sup>30</sup>-17<sup>30</sup> VERSENY  
17<sup>30</sup>-18<sup>00</sup> mérlegelés  
18<sup>00</sup>-18<sup>30</sup> szálláshelyre visszatérés  
19<sup>00</sup>-19<sup>30</sup> Hetényegyházára a vacsora helyszínére kiutazás külön busszal.  
20<sup>00</sup>-tól vacsora.

2. nap

06<sup>45</sup>-07<sup>30</sup> reggeli  
07<sup>30</sup>-08<sup>00</sup> kivonulás a verseny helyszínére  
08<sup>00</sup>-08<sup>30</sup> sorsolás, helyek elfoglalása  
08<sup>30</sup>-08<sup>50</sup> felkészülés  
08<sup>50</sup>-09<sup>00</sup> etetés  
09<sup>00</sup>-12<sup>00</sup> VERSENY  
12<sup>00</sup>-13<sup>00</sup> mérlegelés, és eredményhirdetés, díjak átadása  
13<sup>00</sup>-14<sup>00</sup> ebéd

Kecskemét, 2004. február 10.

RENDEZŐSÉG

Márta Sándor 06(30)955-7184, Bera István 06(30)604-9232

### Tisztelt Kollégák!

Az idén is kedvező áron nyaralhatunk Dél-Olaszországban, a Jón-tengerparton fekvő Melito di Porto Salvoban. Az üdülő közvetlen a vasút és a tenger között fekszik, szemben Szicília a hófölte Etnával, néha vulkánkitörés „szórakoztatja” a vendégeket.

Négyféle szálláslehetőség közül választhatunk:

1. A légkondicionált épület 2. emeletén 3-4-6 személyes mini apartmanokban. Külön hálószoba, konyha, fürdő-WC, terasz. Lift is van.
2. Az első emeleten 2-4 személyes szobák. Fürdő-WC, terasszal. Az épület földszintjén recepció, étterem, bár, társalgó található.
3. Az épület mellett vadszőlővel befuttatott árnyas, részben 2-4 fős bungalók vannak. Fürdő-WC-vel, négyben főzési lehetőség is van.
4. Camping. Lakókocsi, sátorhely a szokásos vizesblokkal.

A vendégeknek ágynemű, törölköző, napernyő, napozóágy külön díj nélkül. Érkezés-távozáskor a vasútállomás és az üdülő között (kb. 1,5 km) ingyenes szállítás.

Csoportos árak:

Az épületben levő szálláshelyek 15 Euro/fő/éjszaka, a bungalókban 10 Euro/fő/éj.

gyermek 2 évesig ingyen, 2-7 évesig 30% kedvezményt kapnak.

Étkezés alapvetően önálló, de rendelhető reggeli 3 Euro, félpan-

zió 13 Euro, teljes ellátás 15 Euroért. Gyermekek féláron csökkentett adagot kérhetnek.

Ha felfűtik a kemencét, harminckét féle pizza közül választhatunk. A városban mindenféle üzlet, szolgáltatás, heti piac található.

A közelben szép kirándulásokat tehetünk, kb. 6 km-re Pentidattilo a sziklákon, vonattal és komppal Villa s. Giovanni-Messina-Taormina vagy Milazzo-Vulcano és vissza.

Csoportok szervezése hetes turnusokban (7 éjszaka + az utazás) május közepétől október végéig kivéve augusztus 1-21 között a Ferragosto ünnep idején.

Utazás szabadjeggyel. Ajánlott útvonalak:

Bp.-Trieste-Bari-Tarantó-Catanzaro Lido-Melito P.S. (Dráva IC-vel)

Bp.-Venezia-Reggio Calabria-Melito P.S. (VeneziaIával)

Bp.-Wien-Roma-Reggio Calabria-Melito P.S. (Remus EN-al)

Bp.-Sopron-Wiener Neustadt-Roma-Reggio Calabria- Melito P.S.

Ezen kívül természetesen még sokféle lehetőség van, az új menetrend alapján ha tudok, mindenkinek segítek.

Érdeklődés, jelentkezés: Kóvári János mozdonyvezető. Hatvan Tel.: MÁV 02-23-83 vagy 24-84, városi: 06 (37) 342-176, mobil: 06 (20) 368-0169

# Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Készült a SZEC SOX Nyomdában Dombóváron.

Tel./fax: 06-74/565-468, 565-467, Felelős vezető: Csontó Zoltán

Kiadja: **Mozdonyvezetők Szakszervezete.**

Szerkeszti a Szerkesztőbizottság:

**Dr. Borsik János** ügyvezető alelnök,

**Dörnyei Szilárd** ter. ügyv., **Velkei Béla** ter. ügyv.

A szerkesztőség címe: 1145 Bp. Bácskai utca 11.

Telefon/fax: 220-3822, 220-4561, 221-2230, 221-4026

Üzemi telefon: 01-16-62, 01-18-40, 01-19-90, 01-21-87

Internet: <http://www.extra.hu/mosz>

E-mail: [mosz@mosz.co.hu](mailto:mosz@mosz.co.hu)