



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIV. évfolyam 6. szám

Alapítás éve: 1892

2004. június

Korkedvezmény

Az előző lapszámban részletesen ismertettük a korkedvezmény körül kialakult helyzetet.

Akkor a kormányzati előterjesztésnek egyetlen célja volt; megszüntetni ezt a jogintézményt. Az Országos Érdekegyeztető Tanács ülésén az országos szakszervezeti szövetségek elutasították a javaslatot, az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége pedig megkezdte a tárgyalásokat egy határozott, kemény fellépést jelentő tiltakozásról, egészen a munkaszünetetésig.

Időközben a kormány más álláspontra helyezkedett, feltehetőleg sokféle okból, melyek közül most már nem célszerű egyetlen mozza-

natot kiemelni. Tény, hogy a korkedvezmény megszüntetése helyett elfogadta az 1997-es megállapodás lényegét a felülvizsgálatról és a módosításról.

Ez valóban nagy változás, jelentős eredmény. De a következő két évben nehéz tárgyalásokra számítunk. Ennek során nem változik az alapvető cél; a mozdonyvezető kollégáknak joguk van a korkedvezményre, és ezt a jogintézményt meg kell védeni, meg kell tartani. Ebben a harcban nem vagyunk egyedül, hiszen az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége több tagszervezete, több tízezer munkavállaló is kész határozottan fellépni.

Dr. Borsik János

Ütemterv a korkedvezményes nyugdíjrendszer átalakítására

Az Érdekegyeztető Tanács 1997. április 29-i plenáris ülésén született döntésnek megfelelő feladatok elvégzéséhez az alábbi ütemezést javasoljuk:

1.) Az 1997-es ET megállapodás 7./c) pontjában foglalt feladat „Foglalkozás-egészségügyi szakemberek bevonásával az ET munkabizottsága kidolgozza a korkedvezményre

Miről lehet olvasni...

Új korkedvezményes nyugdíj 2007-től?	3
Vezetői létszámok, vezetői bérek	5
Az európai vezetői engedély	8
Történelem. 200 éves a gőzvontatás	10
A 242-001 p-sz. szertartályos, áramvonalas gőzmozdony	13

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



jogosító munkakörök új jegyzékét és az ÉT plenáris ülése elé terjeszti. A szociális partnerek egyetértése esetén a Kormány rendeletben hirdeti ki az új szabályokat.”

A feladat teljesítéséhez orvos-szakmai bizottság létrehozása a hatályos kordvezményre jogosító munkaköri jegyzékben szereplő munkakörök felülvizsgálatára. A bizottság munkájában munkavédelmi, műszaki szakemberek is részt vesznek, valamint az OÉT két oldalán helyet foglaló munkavállalói és munkaadói szervezetek szervezetenként egy-egy fő delegálására jogosultak.

A delegálási határidő: 2004. június 30.

1.1.) A bizottság alakuló ülése. Az alakuló ülésen a munkamódszer meghatározása.

Határidő: 2004. július 15.

1.2.) A bizottság kidolgozza a felülvizsgálat orvos-szakmai szempontból is megalapozható módszerét.

Határidő: 2004. december 31.

2.) Az 1997-es ÉT megállapodás 7./d) pontjában foglalt feladat

„A Bizottság javaslatot dolgoz ki a kockázat többletköltségeinek finanszírozására.

„ A feladat teljesítéséhez finanszírozást felülvizsgáló bizottság létrehozása. A bizottságban a nyugdíjfinanszírozást ismerő és gyakorló szakemberek mellé az OÉT két oldalán helyet foglaló munkavállalói és munkaadói szervezetek szervezetenként egy-egy fő delegálására jogosultak.

A delegálási határidő: 2004. június 30.

2.1.) A bizottság alakuló ülése. Az alakuló ülésen a vizsgálati szempontok kialakítása, az elemzésekhez szükséges adatigény meghatározása.

Határidő: 2004. július 15.

2.2.) A bizottság kidolgozza a koncepciót a kockázat többletköltségeinek lehetséges finanszírozására.

Határidő: 2004. december 31.

3.) A felülvizsgálat módszerére és a finanszírozás koncepciójára vonatkozó javaslat Országos Érdekegyeztető Tanács elé terjesz-

tése. Az OÉT konszenzussal dönt a kordvezményes munkakörök elbírálása során alkalmazandó eljárásról, a finanszírozási koncepcióról, a munkák további ütemezéséről.

Határidő: 2005. február 28.

4.) Az elfogadott koncepció alapján az orvos-szakmai bizottság felülvizsgálja a kordvezményes munkakörök jegyzékében szereplő munkaköröket, valamint az oda felvenni javasolt igényeket. A lehetséges finanszírozási konstrukciók ismeretében javaslatot tesz az új kordvezményes munkaköri jegyzékre.

Javasolt végső határidő: 2006. április 30.

5.) A finanszírozást felülvizsgáló bizottság az adatok elemzése, az elfogadott finanszírozási koncepció és a kordvezményes munkaköri jegyzék alakulása alapján kidolgozza javaslatát a kockázat többletköltségeinek finanszírozására.

Javasolt végső határidő: 2006. április 30.

6.) A kordvezményre jogosító munkaköri jegyzékből kikerülő munkakörökben dolgozók számára megfelelő átmenet kidolgozására bizottság létrehozása. A bizottságban nyugdíjbiztosítási szakemberek mellé az OÉT két oldalán helyet foglaló munkavállalói és munkaadói szervezetek szervezetenként egy-egy fő delegálására jogosultak.

A delegálási határidő: 2006. március 31.

6.1.) A bizottság alakuló ülése. Az alakuló ülésen a korábbi időponttól működő bizottságok addig elvégzett munkájának áttekintése.

Határidő: 2006. április 15.

6.2.) A bizottság a kialakult jegyzékre és a finanszírozásra is tekintettel kidolgozza az átmenet szabályaira vonatkozó javaslatát.

Határidő: 2006. augusztus 31.

7.) A bizottságok által kidolgozott javaslatok OÉT elé terjesztése, a benyújtásra előkészített jogszabály módosításokkal együtt.

Határidő: 2006. szeptember 30.

Budapest, 2004. június 2.

Új karkedvezményes nyugdíj 2007-től?

Elkészült a karkedvezményes nyugdíjrendszer átalakításának ütemterve, ami azt jelzi, hogy a kormány az intézmény megszüntetése helyett annak korszerűsítését tervezi. Jogszabály legkorábban 2007-től lép életbe.

Évek óta húzódó ügy végére kerülhet pont az új karkedvezményes nyugdíjrendszer kidolgozásával. A kormány – többszöri halasztás után – elkészítette az átalakítás ütemtervét, amelynek legfontosabb pontja, hogy szakértők bevonásával felülvizsgálják a karkedvezményre jogosító, jelenleg hatályos munkaköri jegyzéket. A jogszabály módosításának tervezetét legkésőbb 2006. szeptemberében terjesztik az Országos Érdekegyeztető Tanács (OÉT) elé, s ha ott zöld utat kap, és a parlament is jóváhagyja, 2007. január 1-jétől életbe léphet az új szabályozás. Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége – amelynek szerveződési területe a leginkább érintett a karkedvezmény intézményével – sikerként értékeli, hogy a kormány végül nem számolja fel, hanem felvállalja a karkedvezményes nyugdíjrendszer korszerűsítését – mondta tegnapi sajtótájékoztatóján Borsik János elnök.

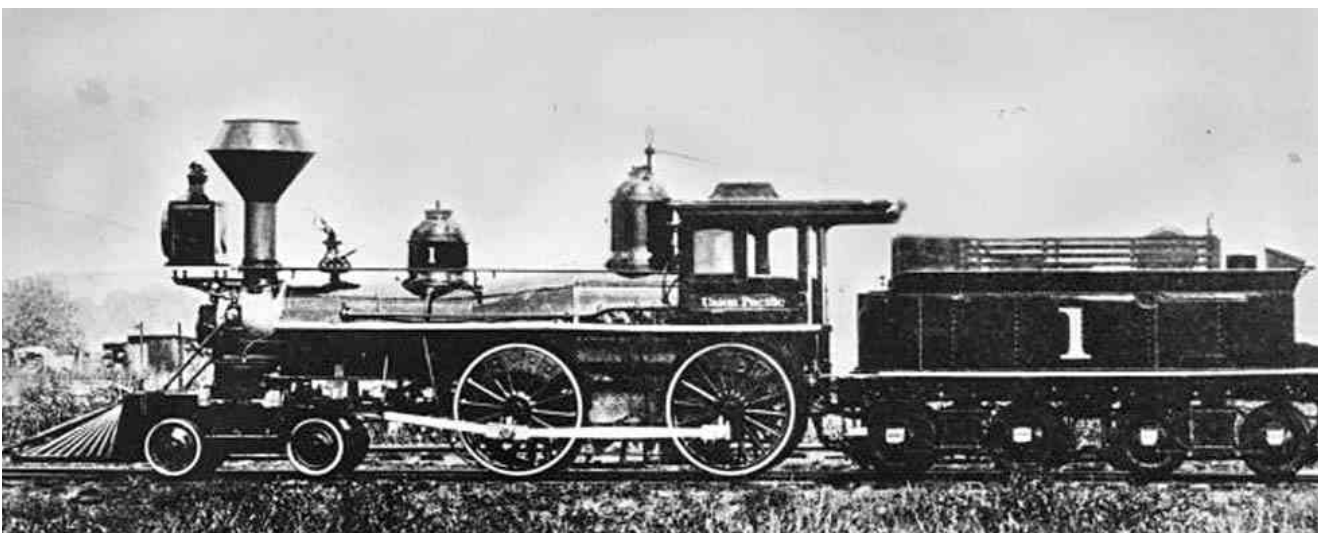
Az érdekvédő – aki az OÉT ülésein rendszeresen sürgette az új jogszabályt – utalt arra a lehetetlen helyzetre, hogy immár fél évtizede „tologatják” az új jogszabály elkészítését, illet-

ve a jelenleg hatályos lejártának határidejét, ezzel bizonytalanságban tartva a karkedvezményre jogosító munkakörben és munkafeltételek között dolgozó több mint százezer embert. Borsik kezdeményezi, hogy a kialakult helyzetben a kormány hosszabbítsa meg a karkedvezmény intézményét 2007. január 1-jéig, amikor – reményeik szerint – életbe léphet az új szabályozás. Az autonómok azt is javasolják, hogy a kedvezményes körbe kerüljenek be a folyamatos, három műszakban dolgozók, a Volán- és a BKV-buszvezetők esetében a jogosultságot ezentúl ne kössék járműtípushoz, és a Hungarocamion-sofőrök is kapják meg a kedvezményt.

A karkedvezmény egyébként férfiaknál nagy igénybevételt jelentő munkakörben eltöltött tíz év után két év, ezt követően minden öt év után egy év. A nők esetében nyolc év után két, majd négyévenként egy év a karkedvezmény.

Felvetésünkre, hogy nem túl szerencsés az új jogszabály időzítése a 2006-os választások esetleges kimenetele miatt, Borsik azt mondta: nem ajánlják a választások után megalakuló „akármilyen színezetű új kormányának”, hogy visszafordítsa a folyamatokat. Nem zárta ki, hogy akár országos sztrájkot is szerveznek a karkedvezmény megtartásáért.

Forrás: Népszabadság





Bővíténék a jogosultak körét

Több mint 100 ezer munkavállalót érint a kordedvezményes nyugdíj kérdése, a rendszer felülvizsgálatára a kormány új ütemtervet küldött a szociális partnereknek – hangzott el az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének tájékoztatóján, ahol szó volt új munkakörök felvételének szükségességéről is.

Új javaslatot küldött a kormány a kordedvezményes nyugdíjrendszer ügyében a szociális partnereknek: az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége sikerként értékelte, hogy a kormány a rendszer felszámolásának gondolata helyett elfogadja annak korszerűsítését. Borsik János elnök sajtótájékoztatóján megerősítette a kordedvezményes rendszer stabilizálásának szükségességét és kiemelte annak fontosságát, hogy a felülvizsgálatban konszenzussal álapodjanak meg.

A kormányzati előterjesztés szerint legkésőbb 2006. szeptember végéig van lehetőség arra, hogy az Országos Érdekegyeztető Tanács elé terjesszék a javaslatokat a munkát végző bizottságok. Ezek egyike dolgozná ki például a kordedvezményre jogosító munkakörök új jegyzékét. Borsik János elmondta: lesznek olyan szakmák, amelyek ma már nem jellemzőek, így kikerülhetnek a jegyzékből, de a szakszervezetek kiterjesztést is javasolnak új munkaterületekre. Így például fontolóra kellene venni a több műszakban dolgozók leter-

heltségét, illetve azt, hogy a korszerűbb járműveken dolgozó autóbuszvezetőknél is fennáll az erőteljes igénybevétel – tette hozzá. A jelenleg is érvényes szabályok szerint a különösen nagy igénybevételt jelentő munkakörökben férfiaknál 10 év után 2 évvel, ezután minden 5 év után 1 évvel korábbi nyugdíj vehető igénybe. Nők esetében ezek a számok 8 évre, illetve 4 évre vonatkoznak. A szakszervezeti vezető a sajtótájékoztatón utalt arra, hogy 1997 óta húzódó kérdésről van szó, amelyben többször is módosították a határidőket, most legutóbb 2006 őszére. Emiatt szükség van arra, hogy a kordedvezményes jogosultság megszerzésének januárban lejáró idejét is két évvel hosszabbítsák meg. Az érdekképviselő elnöke hangsúlyozta, hogy a kordedvezményes nyugdíj több mint 100 ezer embert érint, ugyanakkor évente a nyugdíjba vonulók alig több mint egy százalékát adják a kordedvezményesek, így a változtatások nem okoznának jelentős terhet a társadalombiztosításnak.

Borsik János a tájékoztatón továbbra is fontosnak nevezte, hogy a készülő jogalkotási törvényben nevesítsék a szociális partnereket és azt is, hogy kötelező legyen véleményük kikérése az őket érintő jogszabályok előkészítésében.

Markotay Csaba
Forrás: Népszava





Szíves tájékoztatásul az ASZSZ honlapról

(www.autonomok.hu)

A kerkedvezményes nyugdíjrendszer átalakítását indítványozó cikkekről, dokumentumokról

Az ASZSZ elnöke Borsik János kezdeményezi, hogy a kialakult helyzetben a kormány hosszabítsa meg a kerkedvezmény intézményét
(Népszabadság 2004. június 3.)

Az ASZSZ sajtótájékoztatóján Borsik János elnök a kerkedvezményes nyugdíjról ...!
(Népszava 2004. június 3.)

Marad a kerkedvezmény
(Magyar Nemzet 2004. június 3.)

Egyeztetések a kerkedvezményes nyugdíjról
(Népszava 2004. április 23.)

Időzavarban a kerkedvezményes nyugdíj
(Népszabadság 2004. április 23.)

Interjú Borsik Jánossal az ATV-ben
(2004. április 22.)

Borsik János nyilatkozott a kerkedvezményről ...
„egy éjszaka dolgozó buszsofőr vagy mozdonyvezető nem szállíthatja az utasokat nappal ...”
(Magyar Nemzet 2004. április 22.)

Ütemterv a kerkedvezményes nyugdíjrendszer átalakítására
(2004. április 5.)

Népszabadság (2004.01.21.)

Info Délután (2004.01.21.)

Kossuth Rádió (2004.01.21.)

Magyar Nemzet (2004.01.22.)

Népszabadság (2004.01.21.)

Népszava (2004.01.23.)

Vezetői létszámok, vezetői bérek

A Mozdonyvezetők Szakszervezete indítványára a 2004. évi megállapodásban foglaltaknak megfelelően a MÁV Rt. tájékoztatást adott a szervezeti átalakítása során bekövetkezett vezetői létszámváltozásról, valamint a végrehajtott vezetői alapbéremelésekről. A tájékoztatást a közelmúltban tárgyalta a VÉT. (A létszám és az átlag alapbérek változásáról a MÁV Rt. által átadott táblázatokat a keretezett részben mutatjuk be.)

A tájékoztatást azért kértük, hogy egyrészt pontos információink legyen ezekről a folyamatokról, másrészt hogy tájékoztassuk a tagjainkat. Úgy gondoljuk, hogy az információk mindenkire tartoznak, és el kell, hogy bírják a nyilvánosságot, ezért közreadjuk.

Néhány alapvetést előre kell bocsátani,

mielőtt a mellékelt adatok elemzésébe kezdenénk.

A MOSZ-nak következetes és világos álláspontja továbbra is az, hogy a tulajdonos és a mindenkori menedzsment kompetenciája és felelőssége, milyen szervezetet alakít ki, ebbe szakszervezetként nem akarunk beleszólni de fenntartjuk a jogot az intézkedések kritizálására. Nem akarunk vezetőellenes hangulatot kelteni, és nem irigyeljük a vezetők jövedelmét. A MÁV Rt. legfelső vezetőinek jövedelme törvények (társasági törvény, üvegzséb törvény) által előírt nyilvánosságot kell, hogy kiálljon, erről a napi sajtóban eleget lehet olvasni. Van a vezetőknek egy köre, akinek a keresetét csak azért akarjuk megismerni, mert viszonyítási pontnak tekintjük a béremelési törekvése-



ink meghatározásakor. És van egy kör, aki bele kell, hogy tartozzon a bértarifába, azaz ebbe bele akarunk szólni.

Nem akarjuk vitatni a tényt, hogy a MÁV Rt. mostani vezetői jelentős erőfeszítéseket tesznek a vasutasok keresetmaradásának csökkentésére. A négyéves megállapodás összességében a relatív bérpozíció 15-16%-os javulását is eredményezheti.

Ezekből azonban még nem következik, hogy bármi megtehető a bérszerkezet megváltoztatásával, vagy a MÁV Rt. szervezetével. Bele akarunk szólni a bérarányok alakításába, és ha az arányosság felborul, az ellen szót emelünk. Van véleményünk az átszervezésekről és ehhez kapcsolódó vezetői létszámmozgásokról, és el is mondjuk, mint ahogy eddig sem rejtettük véka alá.

Most pedig lássuk a részleteket.

Játék a számokkal

Nőtt, vagy csökkent a vezetői létszám? A tájékoztató összeállítói szerint csökkent, de aligha van vasutas – a vezetőkön kívül – aki ezt meg tudná erősíteni. Ha az átszervezés előtti vezetői létszámba beszámítjuk a különböző helyetteseket, akik többségükben nem önálló munkakörként, hanem más beosztással együtt (pl. az osztályvezető egyben főosztályvezető-helyettes, a számviteli vezető főnök-helyettes is volt) látták el ezt a feladatot, és beszámítjuk a forgalomnál tömegesen meglévő főnök és főnök-helyettesi létszámot, az átszervezés utániból meg ezt kihagyjuk (mert a főnököket nem tekintjük vezetőnek), akkor valóban a felére csökkent a vezetői létszám.

Ha azonban a vizsgálatból kihagyjuk a külszolgálati vezetőnek tekinthető kört (állomásfőnök, főnökhelyettes, csomópont vezető, telephely vezető) – okkal tehetjük, hiszen tartalmát tekintve inkább művezetői, mint vezetői munkakörökről van szó – és a

vezető-helyetteseket csak ott számítjuk, ahol önálló munkakörként töltötték be, kiderül, hogy a korábbi 352 fő 477 főre(!) nőtt. Erre mondaná Kohn bácsi, hogy ügyes....

Az osztályvezetők száma több, mint kétszeresére (!), a főosztályvezető-főigazgató-igazgatószolgálatat vezető létszám (korábban főosztályvezető-divízióvezető-szakigazgató) 27-ről 55-re (!) nőtt.

Elképesztő centralizáció

A vezetői munkakörök összetételének ilyen változása összefügg azzal, hogy egyrészt megnőtt az irányítási lánc hossza (két új irányítási szint, a főigazgatói és a területi központ vezetői jött létre), másrészt óriási centralizáció ment végbe a döntési kompetenciákban, és ez a vezetői létszám növekedésénél is nagyobb baj. Miközben a vasút ügyében magukat illetékesnek gondoló politikusok (néha meglepő, hogy ki mindenki gondolja annak magát), minisztériumi és vasúti főemberek a vasút piacosításáról beszélnek (ami rugalmasságot, gyorsaságot feltételez), a vasúti szervezet merevebbé, bürokratikusabbá válik, és a vasúti szolgáltatást ténylegesen nyújtó végrehajtási egységeknél elfogy a hatáskör és elfogynak a források. Murphy nélkül is tudjuk, hogy a vezetők feladatot keresnek maguknak, hatáskört, hatalmat, udvartartást, akarnak, és ez megteszi a magáét a munkaszervezet belső működésének zavarai formájában. Az ellentmondás nyilvánvaló.

A gépészeti szervezet a vasútnál zajló folyamatok állatorvosi lova, minden betegség-tünet megtalálható rajta, mégpedig látványos formában. A gépészetnél még a MÁV Rt. kimutatása szerint is 20%-kal nőtt a vezetői létszám. Két új irányítási szint keletkezett, a területi vezetők száma megháromszorozódott, a külszolgálatoknál pedig legalább megkétszereződött az önálló munkáltatói joggal rendelkező telephelyek száma: A 2004-es létszámterv az üzletágve-

zetői és területi központi szinteken nem tartalmaz csökkentési előirányzatokat, miközben a gépészet egészénél 100 fő körüli elbocsátást akarnak végrehajtani.

Mára a MÁV Rt. és a gépészet vezetői számára is nyilvánvaló lehet, hogy elhibázott volt a munkaszervezet múlt júniusi átalakítása. A felülvizsgálatot és az esetleges korrekciókat ez év május végére ígérték, de lényegi változtatások előkészületeit nem lehet tapasztalni.

Megéri vasúti vezetőnek lenni

Mármint anyagilag és mostanában, különösen, ha MÁV-on kívülről jön az ember.

A MÁV Rt. által átadott számok magukért beszélnek, de azért itt is lenne min elgondolkodnia Kohn bácsinak. Önmagában is beszédes, hogy a vezetői átlagbérek 80(!) %-kal nőttek az átszervezési folyamat következményeként. Ha pedig hozzávesszük azt a körülményt, hogy az esetleges prémiummal akár 2,5-3-szorosára is nőhetnek, pestiesen szólva nem semmi. A VÉT tárgyaláson a vasút vezetői azzal indokolták az ilyen mértékű növekedést, hogy ezen a területen nagyobb volt az elmaradás a piaci bérektől, márpedig ha nem csak vezetőcserét, hanem minőségi cserét akarnak, akkor meg kell fizetni a piaci árat. Nem vitás, a MÁV Rt-re ráfér ilyen tekintetben egy kis vérfrissítés, elég belterjes volt a vezetők kinevezése és mozgatása az utóbbi időben, de ez önmagában nem elég ok a látványos arányváltozásra.

Már az is kérdés, hogy az egyes vezetői munkakörökben mit tekintünk piaci bérnek. A MÁV Rt-nek korábban is voltak főosztályvezetői, igazgatói, osztályvezetői, vagyis nyilvánvalóan elég piaciak voltak a bérek ahhoz, hogy be lehessen tölteni ezeket a posztokat. Ami pedig a minőségi cserét illeti, hát, a minőségi különbség mindig megvan, de nem mindig az újan kinevezett ve-

zető javára. Egy ismerősöm úgy fogalmazott, idejönnek kívülről nagy pénzzel, és szívják az agyunkat, vagyis a szükséges szakmai és vezetői tapasztalatot, ismeretet itt szerzik meg. (Közszájon forog az állítólag megtörtént eset, miszerint egyik újsütetű vasúti vezető azon háborgott, minek annyi felvételi épület a vasútnál, amikor nem felvételek, hanem elbocsátások vannak.)

Morálisan nem vállalható

Tételezzük fel egy pillanatra, hogy akár ilyen arányban is indokolt volt a vezetői bérek emelése. Akkor is lehetett volna morálisan vállalható módon végrehajtani, ez ebben a formában ugyanis nem vállalható.

Nem vállalható, mert lehetett volna jobban együtt kezelni a vezetők bérelmaradását a vasutasokéval. (Nem igazán lehet érveket felvonultatni annak indoklására, hogy a vezetői bérelmaradásokat miért egy év alatt, a vasutasokét négy év alatt kell ledolgozni.) Nem vállalható, mert nem kellett volna ekkora bérfeszültséget, szakmai és emberi konfliktusokat okozva végrehajtani a szervezeti változtatásokat és a vezetőcserét. Míg kezdetben jellemző volt a pályáztatás, mára egyre gyakrabban tapasztalni, hogy csak úgy megjelennek az új emberek. Lehetett volna valamilyen arányosságot tartani a régi szakembergárda és az újonnan jöttek jövedelme között.

És végül nem vállalható – leginkább emiatt nem vállalható – mert közben 12 ezer munkahely szűnik meg a vasútnál, amiből 4-5 ezren ténylegesen is elveszíthetik a munkájukat. Túl nagy a kontraszt a két folyamat között, és még nehezebbé teszi az embereknek azt, amit egyébként sem könnyű elviselni.

Megmondtuk, a felelősség azoké, akik a döntéseket hozzák. Nem áthárítható és nem megosztható.

Németh László



A MÁV Rt. vezetői állományára vonatkozó szervezetenkénti létszám és átlagbér adatok az átszervezés előtt

Szervezet	Fő	Átlagbér (Ft/fő)
Stratégia	14	333 864
Pénzügyi ir. és szolg.	60	249 090
Humán ir. és szolg.	56	232 284
Társasági szolgáltatás	41	228 480
Jog	4	355 425
Biztonság, védelem	15	245 047
Belső ellenőrzés	10	242 570
Fejlesztés és beruházás	40	255 043
Személyszállítás	27	219 852
Árufuvarozás	172	206 788
Gépészet	87	230 170
Pályagazdálkodás	92	248 996
Forgalom	516	163 874
TEB	76	228 179
Ingatlangazdálkodás (Házgondnokság)	29	217 432
MÁV Rt.	1 239	200 876

A MÁV Rt. vezetői állományára vonatkozó szervezetenkénti létszám és átlagbér adatok az átszervezés után

Szervezet	Fő	Átlagbér (Ft/fő)
Stratégia	14	498 879
Pénzügyi ir. és szolg.	29	344 672
Humán ir. és szolg.	36	396 739
Társasági szolgáltatás	51	373 045
Jog	9	508 722
Biztonság, védelem	17	417 882
Belső ellenőrzés	12	315 525
EU program igazgatóság	5	690 000
Személyszállítás	63	370 587
Árufuvarozás	79	329 816
Gépészet	105	322 585
Pályagazdálkodás	60	376 978
Forgalom	66	290 777
TEB	49	327 347
Ingatlangazdálkodás	27	407 200
MÁV Rt.	622	355 827



A MÁV Rt. vezetői állományára vonatkozó létszám és átlagbér adatok az átszervezés előtt

Munkakör	Fő	Átlagbér (Ft/fő)
DIVÍZIO VEZETŐ	7	334 100
DIVÍZIO VEZETŐ HELYETTES	7	241 357
IGAZGATÓ	12	408 392
IGAZGATÓ-HELYETTES	21	288 514
SZAKIGAZGATÓ	8	459 025
SZAKIGAZGATÓ-HELYETTES	21	321 514
FŐOSZTÁLYVEZETŐ	12	474 583
FŐOSZTÁLYVEZETŐ-HELYETTES	14	339 729
OSZTÁLYVEZETŐ	166	226 863
OSZTÁLYVEZETŐ-HELYETTES	71	189 820
KÖZPONT VEZETŐ	31	214 094
KÖZPONT VEZETŐ-HELYETTES	31	193 519
IGAZGATÓSÁG VEZETŐ	3	401 500
IGAZGATÓSÁG VEZETŐ-HELYETTES	6	293 067
TITKÁRSÁG VEZETŐ ÉS HELYETTES	2	348 950
HIVATAL VEZETŐ	10	309 920
HIVATAL VEZETŐ-HELYETTES	17	209 341
IRODAVEZETŐ	18	266 128
IRODAVEZETŐ-HELYETTES	14	248 929
SZOLGÁLAT VEZETŐ	2	203 700
FŐNÖKSÉG VEZETŐ	75	228 012
FŐNÖKSÉG VEZETŐ-HELYETTES	117	195 117
FŐNÖK	414	157 750
FŐNÖK-HELYETTES	147	156 422
VEZETŐ	3	155 267
VEZETŐ-HELYETTES	10	155 050
MÁV Rt	1 239	200 876

A MÁV Rt. vezetői állományára vonatkozó létszám és átlagbér adatok az átszervezés után

Munkakör	Fő	Átlagbér (Ft/fő)
Főigazgató	6	1 400 000
Igazgató	6	1 086 417
Főosztályvezető	37	720 673
Osztályvezető	336	330 266
Csomópontvezető	85	246 409
Szolgáltatás vezető	6	676 600
Területi és egyéb végrehajtó központ vezető	86	337 137
Telephely vezető (műhely vezető)	60	246 232
MÁV Rt.	622	355 827



A cseh államvasutak 22 ezer alkalmazottját rúgja ki

Mintegy 22 ezer alkalmazottjától kíván megválni a következő négy év alatt a Cseh Vasutak (CSD) állami részvénytársaság. A cseh államvasutak jelenleg 77 ezer embert alkalmaz. A kormány támogatja a vasútközlekedést, de a támogatás meghosszabbításának feltétele a CSD átalakítása, karcsúsítása.

A kormány úgy döntött, hogy a szociális támogatást, amely eredetileg az idei év végéig tartott volna, meghosszabbítja 2010-ig. Ennek azonban egyik feltétele az alkalmazottak létszámának csökkentése négy év alatt 22 ezerrel. Ebből 16 ezernek rövid időn belül távoznia kell, az idén legalább 6000 személynek – mondta az elbocsátásokról Milan Simonovsky, a közlekedési tárca vezetője. A cseh vasutasszakszervezet azonban megalapozatlannak tartja az ilyen nagyarányú elbocsátást, és úgy véli, hogy ezzel tulajdonképpen a vasutat is

tönkreteszik, mert az nem lesz képes teljesíteni feladatait. A céljuk az, hogy mindenáron a lehető legtöbb embert elbocsássák. Ez a vasút likvidálását jelentheti, hiszen már most is kevés a munkaerő, sokat kell túlórázni. Becslésünk szerint mintegy 3000 ember hiányzik – állítja Jaromir Dusek szakszervezeti vezető. A szakszervezet sztrájkjal fenyegetőzik. Vojtech Kocourek, közlekedési miniszter-helyettes szerint viszont a karcsúsítás a piacon maradás feltétele. – Csehország belépésével az Európai Unióba területünk megnyílt a külföldi vasúttársaságok előtt is. A verseny nagy, a CSD karcsúsítás nélkül nem tudna piacon maradni. A költségvetés majdnem fele ugyanis ma a bérekre megy el, és ez nem tartható fenn tovább – vélekedett a miniszterhelyettes.

Forrás: index.hu

Történelem 200 éves a gőzvontatás

Ebben a rovatban nyomon követheted a vasút történetét a feltalálásától napjainkig.

Egy svájci professzor a következőt mondta 1830 táján: „A nagy sebességű vasúti közlekedés nem lehetséges. Az utasok nem kapnak levegőt, és meghalnak.”

A „vas-út” feltalálása

A vasutat már a középkori bányákban is használták, lóvontatású kocsikkal. 1600 körül Angliában építették az első, bányán kívüli „síneket”. Ezekon lóval vontatott kocsikban szállították a kibányászott ércet és vasat a folyókhoz, kikötőkhöz. Így egyetlen ló annyi szemet tudott szállítani, amennyit addig csak 30 ló. Ezeknek a kocsiknak különleges kerekeik voltak: a belső oldalukon perem volt. Ezek a kerekek azt biztosították, hogy a kocsik ne csússzanak le a sínről, és a pályán maradjanak.

Manapság is így készülnek a vasúti járművek kerekei. A fából készült síneknek azonban két gyenge pontjuk van: gyorsan elhasználódnak és nem bírják a terhelést. Kicsit lassította a kópast, ha szeget vertek a pályába, vagy lemezcsíkokat rögzítettek rá. 1767-ben Richard Reynolds vasgyáros hosszú, keskeny lapokat öntetett vasból, és ezeket a fanyompályákra rögzítette. Ezek a lemezek ugyan megkímélték a fát, és a kocsik is sokkal gyorsabban gurultak, de ezek sem voltak hosszú életűek: könnyen széttöredeztek a kerekek alatt. A megoldás végül 1789-ben született meg. William Jessop már teljes egészében vasból készítette a síneket. 10 évvel később már Németországban is ismerték a találmányát. Ott nevezték el a vassínekből készített pályát vasútnak.

Az első gőzmozdony elkészítése

Az első gőzmozdonyt Richard Trevithick építette. Az indíték egy fogadás volt. Samuel Homfray fogadást kötött egy vasgyár tulajdonosával, hogy Trevithick képes lesz sínen járó, gőzzel hajtott „mozdonyt” készíteni. Trevithick hosszas munkálatok után 1804 februárjában mutatta be mozdonyát, amely öt kocsival, tíz tonna szénnel, néhány bányással 4 óra 5 perc alatt ért a célba. De Trevithicktől elpártolt a szerencse. Bár többször is továbbfejlesztette mozdonyát, sajnos nem talált rá vevőt. Még egyszer megpróbálkozott. 1808-ban Londonban, egy kör alakú pályán bárki kipróbálhatta a „Catch me who can” – „Fogjon meg aki tud” névre hallgató gőzmozdonyát. Az érdeklődés azonban csekély maradt. Ráadásul a sínek is túl gyengék voltak, hogy elbíriák a több tonnás monstrumot. Egy sántorítás után Richard Trevithick feladta a próbálkozást.

Az első közforgalmi vasútvonal

George Stephenson 1825-ben bányatulajdonosok megbízásából vasúti pályát épített Darlington és Stockton között. Ez a pálya különleges volt, mivel ez volt az első személyszállításra is használt vasútvonal. Ezért nagy esemény volt, mikor 1825. szeptember. 27-én felavatták a vonalat. Stocktonban a vonat megérkezésekor ágyúkat sütöttek el. Az összegyűlt embertömeg örömmujongással fogadta a Locomotion Nr. 1 vontatta vonat megérkezését. Ettől a naptól fogva a két város között rendszeresen közlekedtek a Stockton & Darlington Vasúttársaság mozdonyos tehervonatai. Ha valaki saját járművel akart közlekedni a pályán, annak be kellett jelentkeznie a vasúttársaságnál. A személyszállításához magánkézben lévő, lóvontatású kocsikat használtak. 1833-tól azonban a lóvasutat felváltották a gőzmozdonyos vonatok. Az utolsó lóvontatású vonat 1856-ban közlekedett ezen a vonalon.

Az első igazi vasútvonal

A világ első igazi vasútvonala Angliában épült George Stephenson irányításával, Liverpool és Manchester között. Az építkezés 4 évig tartott, a Liverpoolt Manchesterrel összekötő vasútvo-

nalat 1830-ban nyitották meg. A kétvágányú vonal számos olyan jellemzővel büszkélkedhetett, melyet korábban nem alkalmaztak:

- töltések épültek,
- hegyeket vágta át,
- mozdonyokat kiszolgáló állomásokat, hidakat, alagutakat, pályaudvarokat építettek,
- csak gőzmozdonyral vontatott járművek közlekedhettek,
- különböző kocsik készültek az emberek, állatok, tárgyak, illetve a különleges áruk szállítására,

A vonatok 50 km/h sebességgel közlekedtek, az utazás gyorsabb és olcsóbb volt, mint a lovaskocsi vagy a hajó.

Az első európai vasútvonal

Kontinensünkön 1835-ben köszöntött be a vasút korszaka. Először Belgiumban és Németországban nyitották meg az első vasútvonalat. Utóbbi Nürnberg és Fürth között épült, kerekén 6 km hosszan. A nürnbergi pályaudvaron rengeteg ember volt, hogy a saját szemükkel lássák az „Adler” (Sas) névre hallgató mozdony indulását. A vonaton utazó díszvendégek csodálkoztak, hogy milyen gyorsan (negyed óra alatt) érték el a fürthi állomást. Ez az út gyalog 1 óra volt, a vonat ezt pedig negyedannyi idő alatt érte el. A mozdony állítólag egyszer elérte a 60 km/h sebességet is, de forgalomba állítása után 24 km/h-ban határozták meg a vonat „Legnagyobb megengedett sebességét”.

A magyar vasút története

Az első vonat indulása Magyarországon

Az első magyarországi vasútvonalat 1846. július. 15-én Pest és Vác között nyitották meg. Az első szerelvényt a „Pest” és a „Buda” nevű, Belgiumban készült mozdonyok vontatták. Ezt a 33 kilométeres távolságot az első szerelvény 59 perc alatt tette meg. Az ünnepélyes megnyitóról Varsányi Lajos készített egy kiváló képet, melyet érdemes megnézni. Sajnos ez a kép nincs meg a honlapomon.



Az első magyar mozdonyvezetők

Az első magyar mozdonyokat kik vezették? Biztos felmerült már benned is ez a kérdés. A választ itt olvashatod:

A „Pest” nevű gőzmozdonyt:
Klainkovszky Ottó vezette.

A „Buda” nevű gőzmozdonyt:
Pesti Ferenc vezette.

Az Orient-expressz Magyarországon

1883-tól Magyarországon is közlekedett a világhírű, Párizs és Konstantinápoly között közlekedő Orient-expressz. Az expressz teakfa burkolatos étkezőkocsija nosztalgiavonatokon ismét „szolgálatban” van. Amikor nincs „szolgálatban”, a Magyar Vasúttörténeti Parkban pihen.

A legszebb, a legerősebb, és a leggyorsabb gőzmozdony Magyarországon

A leggyorsabb gőzmozdony Magyarországon a 242-es sorozatszámú áramvonalas mozdony volt. Sebességrekordja: 161 km/h volt.

A vasutasok által legszebbnek tartott magyar gőzmozdony a 301-es sorozatszámú mozdony volt. Ezek a gőzmozdonyok továbbították a híres Orient-expresszt a magyarországi szakaszon.

A legerősebb magyar gőzmozdony a 601-es sorozatszámú mozdony volt. A mozdony Mallet rendszerű hegyipályamozdony volt.

Forrás: www.tar.hu/mozdony

...akik nagy szerepet játszottak a vasút történetében...

Richard Trevithick

Született: 1771. április 13.

Meghalt: 1833. április 22.

Richard Trevithick angol gépészmérnök volt. Ő építette a világ első gőzmozdonyát (Locomotive) 1803-ban. Már gyermekkorában kialakult műszaki tehetsége: több olyan problémát is megoldott, melyeket híres műszeresek sem tudtak megoldani. 19 évesen egy cornwalli ércbánya mérnöke lett. Egyetlen unokaöccse Andrew Vivian volt.

George Stephenson

Született: 1781. június 9.

Meghalt: 1848. augusztus 12.

George Stephenson angol mérnök volt, a gőzmozdonyépítés úttörője. Már gyermekként dolgozni kezdett: 19 éves korában egy Newcomen féle gőzgép mellett dolgozott. 1821-ben megtudta, hogy új lóvontatású vasútvonalat építenek Stockton és Darlington között (ld. bővebben: Az első közforgalmi vasútvonal), és felajánlotta az építetőnek, Edward Pease-nek, hogy ellátja gőzmozdonyal ezt a

vasútvonalat. Ezt a vonalat 1825. szeptember 25-én nyitották meg. Ezután manchesteri és liverpooli érdekeltségek bízták meg, hogy építsen egy vasútvonalat Liverpool és Manchester között. Amikor a vonal már majdnem teljesen elkészült, egy mozdonyversenyt rendeztek Rainhillben. Ezt a versenyt Stephenson legújabb mozdonya, a világhírű Rocket (Rakéta) nyerte 58 km/h sebességgel. A vasútvonalat végül 1830. szeptember 15-én nyitották meg. Ekkor 8 mozdonyt üzemeltettek ezen a vonalon; a legtöbb Gorge és Robert Stephenson (a fia) gőzmozdonygyárában készült.

Robert Stephenson

Született: 1803. október 16.

Meghalt: 1859. október 12.

Angol mérnök, George Stephenson egyetlen fia. Legnevezetesebb/leghíresebb műve az észak-walesi Menai-szoros felett átívelő „Brittania” híd. 1833-ban fontos megbízást kapott: kinevezték a London-Birmingham vasútvonal főmérnökévé.

Négy nappal a 56. születésnapja előtt hunyt el.

Rudolf Diesel

Született: 1858. március 18.

Meggalt: 1913. szeptember 29.

Német mérnök, a dízelmotor feltalálója. Eredeti neve: Christian Karl. Motorját piacra dobás után rengeteg cég és magánszemély megvá-

sárolta. Diesel tisztázatlan körülmények között halt meg: Egy Angliába tartó Dresden nevű gőzösről a vízbe esett, és megfulladt. Halálának rejtélyes körülményeit máig is vizsgálják.

Forrás: www.tar.hu/mozdony

A 242-001 p-sz. szertartályos, áramvonalas gőzmozdony

**Bolla Géza**

A legutóbb amikor írtam e lapban erről a gőzösről akkor ígéretet tettem a kollégáknak, hogy ismét jelentkezem amint ez a mozdony újjáépül. A mozdony a következő átalakításokon esett át: Az álló és hosszkazán újonnan épített, hegesztett kivitelű lett. A kazányomás 18 bár lett, eredetiben

is így volt. A jobb és bal oldali kazánvíz tápkészülékek friss gőzzel működnek. A füstszekrényben lévő gőzfúvó kórkónusz volt, majd később ezt átalakították csillagfúvós rendszerűre és ez utóbbi meg is maradt.

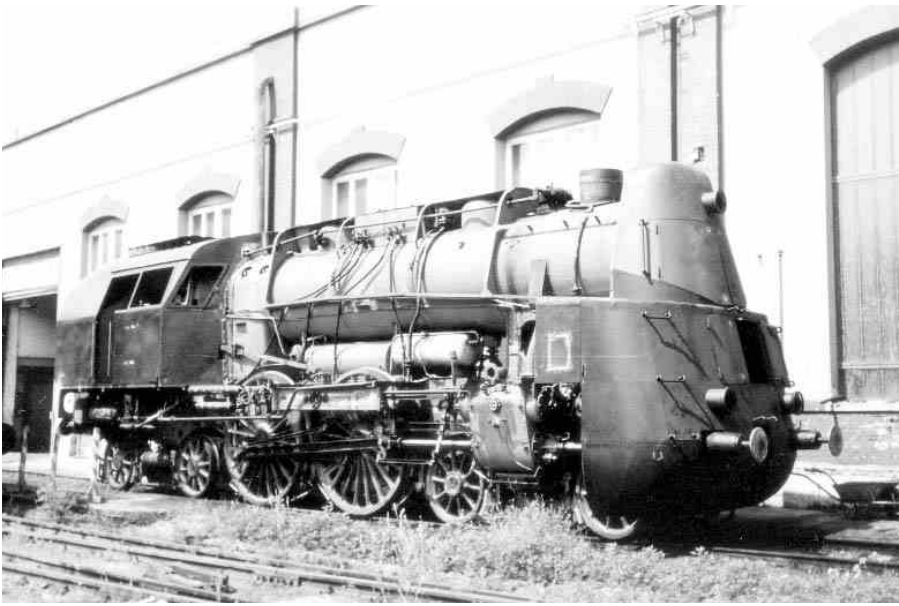
A tüzeléstechnika eredetileg szenes kivitelű volt és most át lett alakítva olajtüzelésre. A tüzelőolaj (HTO) és a pakura közötti átmeneti. Három darab gőzporlasztó fúvóka a tüzelőajtó nyílásba lett beszerelve. A mozdony tűszekrénye samottéglákkal lett kibélelve. Mint azt már korábban írtam, ezen a mozdonyon két gőzszabályzókar van elhelyezve a kazánon. Az egyik az álló kazán ajtófalán, a másik a hosszkazán, illetve a füstszekrényben lévő túlhevítő kamrához csatlakozik.

A telített gőzű szabályzókar nyitva van, így a túlhevítő elemek állandóan nyomás alá kerülnek és a telített gőz túlhevül. Majd a kormányállvány feletti kar (túlhevített gőzszabályzóval) szabályzójával történik a mozdony indítása.

A fékberendezés: nyomásmódosító gyorsvasúti fékberendezéssel van felszerelve a mozdony. A vezérálláson D-2 és háromállásos kiegészítő fékezőszelepek vannak elhelyezve. A kapcsolt kerekeken kívül az első és hátsó forgóvázak kerekei is fékezve lesznek, ez korábban is volt. Ami újdonság a homokolásnál a főkeret két végén E-P szelepműködésű homokoló tartály van elhelyezve. A kapcsolt kerekekhez pedig a hosszkazán tetején lévő homokoló tartozik. Ez utóbbit a mozdonyvezető a vezérállás-ablak feletti karral működteti.

A világítást gőzturbó szolgáltatja. A homlokburkolat mögött 24 volt feszültségű akkumulátort a futókerékről láncmeghajtásos generátor





tölti. A sebességmérő óra „teloc” rendszerű villamosmeghajtású. A mozdonyra korábban tervezve volt a jelfeladás de ez most nem lett felszerelve.

A vízkészlet 10 köbméter, ezt több alkalommal pótolni kell a vonat továbbításakor. A tüzelőolaj 6 köbméter, hogy ez milyen távolságra lesz elegendő, majd kiderül.

A kapcsolt, illetve hajtott kerekek átmérője 2000 mm, a mozdony engedélyezett sebessége 120 km/h. A mozdony 2-3 négytengelyű személykocsikból álló könnyű gyorsvonatok továbbítására készült.

Korábban a széntüzeléshez viszonyítva a tapadási és indítási vonóerő 4670 kg, ugyanez a vonóerő gépezetből 6500 kg. A mozdony szolgálati tömege 85 t, színe zöld, a főkeret és a kerekek barnásvörösesek lettek. A ve-

zérállás feljáró-kapaszkodó fogantyúk a légel- lenállás kiküszöbölése és esetleges az úrszelvénybe való túlérés miatt, rugók ellenében behúzhatók lesznek.

Üdvözlettel: Bolla Géza nyugdíjas főmozdonyvezető.

2004. 02. 10. Budapest.

MOSZ horgászverseny – Kecskemét

A MOSZ Kecskeméti tagcsoportja 2004. június 5-6-án rendezte meg a mozdonyvezetők országos horgászversenyét, Kecskeméten a Záporozó tón. Az előzetes jelentkezéseknek megfelelően 22 csapat indult a kétnapos országos „kukac áztató” versenyen. Szinte minden tagcsoport képviseltette magát, így a kísérekkel együtt 82 kolléga vendégeskedett Kecskeméten ezeken az igazán szép nyári napokon. A szombat délután és vasárnap délelőtt megtartott verseny a Záporozó tón igazán szép környezetben, rendezetten, jó hangulatban zajlott. A helyi rendező tagcsoport mindenről gondoskodott, profi módon irányították, vezényelték le a halfogó versenyt. A horgászoknak minden feltétel adott volt, csak halakról nem gondoskodtak a szervezők. Azt a versenyzőknek kellett volna kifogniuk a tóból, ami kisebb-nagyobb sikerrel sikerült is a csapatoknak. A rendezők bölcsességét, előre látását tükrözi, hogy az esti nagyon finom halászlé vacsorát nem a versenyen fogott halakra alapozták.

A MOSZ Országos Horgászverseny eredményei:

I. Dombóvár csapata – 9,82 kg – Szabó István, Farkas István, Pintér Norbert.

II. Celldömölk csapata – 8,18 kg – Nagy József, Szász Gábor, Bakhoffer Sándor.

III. Békéscsaba csapata – 5,6 kg – Fekete József, Kardos József, Vidó Tibor.

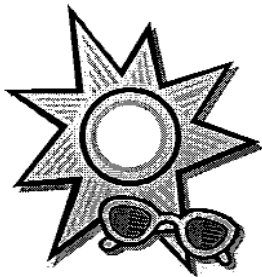
Legnagyobb halat – 1,7 kg – Berta Sándor kiskunhalasi kollégánk fogta.

A győzteseknek ezúttal is gratulálunk.

A magam és a horgász kollégák nevében szeretném megköszönni a szakszerű, mindenre odafigyelő lelkiismeretes rendezést a kecskeméti tagcsoportnak, személy szerint – Bera István, Bera Istvánné, Márta Sándor, Nagy László, és Farkas János kollégáknak.

Reméljük, hogy jövőre újra találkozhatnak e csendes sportot kedvelő kollégáink egy hasonló versenyen.

Baráth Géza



Nyarálni menni..... még nem késő!!!

A MÁV Hotels kedvezményes árakon várja a vasutasokat az alábbi
üdülőkbe:

		Felnőtt ár naponta, teljes ellátással	Gyerekek ár naponta, teljes ellátással
BALATONBOGLÁR, BALATONFENYVES BALATONKENESE, GÁRDONY, VONYARCVASHEGY	I. Oszt.	4 025 Ft*	2 875 Ft*
MEZŐKÖVESD Zsóry-fürdő	II. Oszt.	2 875 Ft*	2 070 Ft*
BALATONSZÉPLAK, ZÁNKA	II. Oszt.	4 000 Ft	3 200 Ft



Gyermeküdülés - Balatonkenese
Napi négyszeri étkezéssel 1 150 Ft

.....és nyaralókba:

Tokaj Rákóczi vár, Tokaj Vendégház	I. Kat.	2 300 Ft
Gyomaendrőd, Gyula, Mályi üdülő I, Mártraderecske, Mónosbél	II. Kat.	1 840 Ft
Gergelyugornya Nyíregyháza - Sóstó Szarvaskő	III. Kat.	1 380 Ft

Megrendelés: Farkas Józsefné - Mezőkövesd

Tel: 06 49 313 037 Üzemi: 04 3725 Mobil: 06 309 838 438



Balatonszemes	I.kat.	2 300 Ft
Balatonföldvár, Siófok Rigó Villa, Siófok Szoc. épület	II. Kat.	1 840 Ft
Harkány, Balatonboglár, Fonyód, Balatonszárszó	III. Kat.	1 380 Ft

Megrendelés: Betlehem István - Balatonboglár

TEL: 06 85 350 634 / 353 956 Üzemi: 05 5614/ 5618 Mobil: 06 209 352 512

Dobogókő I. Kat. 2 300 Ft

Budapest Római part II. Kat. 1 840 Ft

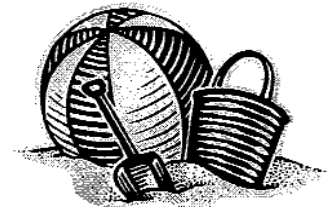
Megrendelés: Soóki János - Budapest

Tel. Mobil: 06 205 377 532

Keszthely - Napsugár üdülő,	I. Kat.	2 300 Ft
Balatonszabadi - Sóstó - Gamásza		
Sárvár - Bajti, Komárom -Fürdő	II. Kat.	1 840 Ft

Megrendelés: Hudvágner István - Balatonkenese

TEL: 06 88 481 377 Üzemi: 07 8165 Mobil: 06 309 690 444



Érdeklődés és szállásfoglalás a megadott telefonszámokon, valamint
a MÁV Rt. Üdülési osztályán. Tel: (1) 222 2240

(A megadott árak személyenként és naponta érvényesek.)

* Csak 2004. augusztus 24-ig érvényes!



MÁV Hotels Rt.
1142 Budapest Teleki Blanka u, 15-17.



Tudjuk hány óra van!

Mozdonyvezető létszám és szolgálati óra 2004. év 4. hó, 43 munkanap

Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg. ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk. végzés	„Mínusz” óra
Hálózat	4478	1224991	52830	14535	2749
		327	14	4	1
Bp. Ferencváros	350	99562	4158	0	117
		327	14	0	0
Bp. Északi	252	63277	2880	306	0
		318	14	2	0
Szolnok	291	81068	1404	2208	72
		331	16	9	0
Székesfehérvár	272	75283	4562	0	358
		332	20	0	2
Győr	230	63513	3565	1880	2
		333	19	10	0
Hatvan	113	31531	2102	180	0
		336	22	2	0
Miskolc	456	119151	1856	736	619
		317	5	2	2
Debrecen	343	94055	5279	1111	32
		332	19	4	0
Nyíregyháza	219	58880	3880	679	95
		336	22	4	1
Záhony	130	37885	2682	111	8
		336	23	1	0
Szeged	209	57742	2833	2937	160
		329	16	17	1
Békéscsaba	153	42209	1873	54	29
		329	15	0	0
Szentes	210	61108	3963	236	134
		335	22	1	1
Pécs	165	45577	2062	17	21
		329	15	0	0
Dombóvár	296	78155	600	233	930
		312	2	1	4
Nagykanizsa	177	46074	1037	294	82
		321	7	2	1
Szombathely	165	46858	3303	1505	45
		337	24	11	0
Celldömök	257	67717	1662	1805	45
		322	8	9	0
Zalaegerszeg	88	25954	1973	231	0
		340	26	3	0
Balassagyarmat	53	15335	538	0	0
		325	11	0	0
Vésztő	51	14059	718	2	0
		329	17	0	0

Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Készült a SZECSOX Nyomdában Dombóváron.
Tel./fax: 06-74/565-468, 565-467, Felelős vezető: Csonti 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