



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

IV. évfolyam 8. szám

Alapítás éve: 1892

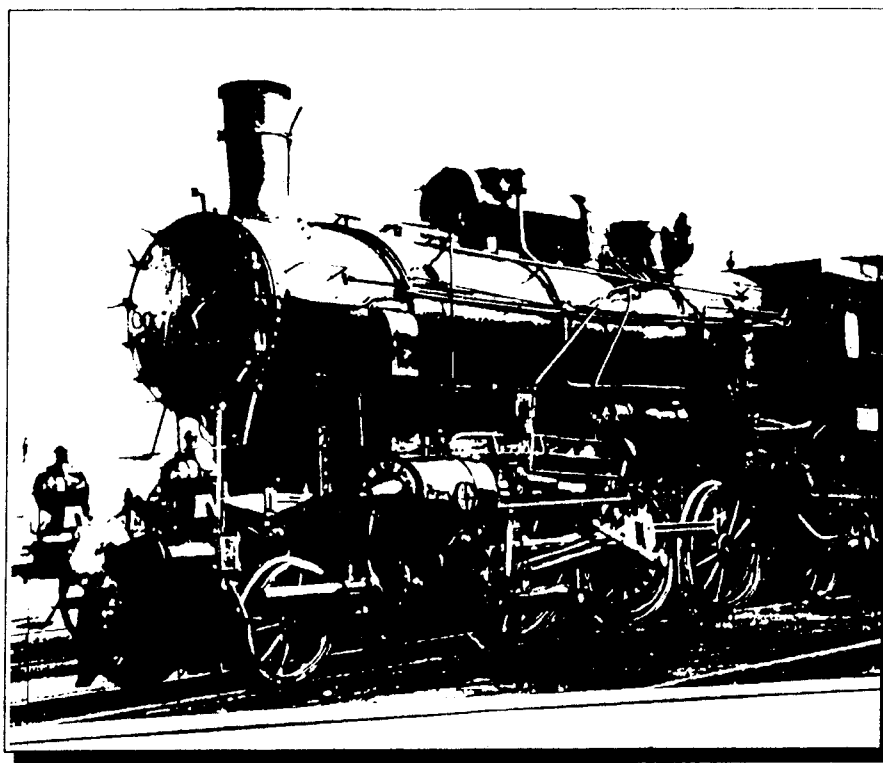
1994. augusztus

MOSZ VASUTASNAP, TAPOLCA

A Mozdonyvezetők Szakszervezete második alkalommal szervezte meg 1994. július 2-3-án vasutasnap rendezvényét mozdonyvezető találkozó keretén belül.

Az ország minden részéből érkező kollégák és családtagjaik sokszínű programban részesültek Tapolcán.

MOZDONYVEZETŐ TALÁLKOZÓ



TAPOLCA, 1994. 07. 2-3-ig

MOSZ VASUTASNAP, TAPOLCA

Különvonat indult Bp. Keleti pu-ról 10.00 órakor, mely némi késéssel érkezett. A szervezők gondoskodtak arról, hogy a vendégeket autóbusszal szálláshelyeikre, majd ezt követően a sporttelepre szállítsák. Itt került sor a MOSZ kupa 1994. évi döntő mérkőzéseire.

A döntőben résztvevő csapatok: Kiskunhalas, Záhony, Szombathely, Hegyeshalom.

A csapatok, a mintegy 300 fős szurkolósereg hangos biztatása mellett az alábbi párosításban játszottak:

Kiskunhalas – Hegyeshalom 2:0

Szombathely – Záhony 1:1

(hosszabbítás és hetes rúgásokkal győz Szombathely).

Ezt követően a 3–4. helyért:

Hegyeshalom – Záhony 3:1

Kiskunhalas – Szombathely 3:5

(hosszabbítás és hetes rúgások után).

Az 1993/94. évi MOSZ kispályás labdarúgó-bajnokság végeredménye:

I. helyezett: Szombathely VF

II. helyezett: Kiskunhalas VF

III. helyezett: Hegyeshalom VF

IV. helyezett: Záhony VF

Az elhúzóóó mérkőzések miatt a FÜSTÖS BÁL a helyőrségi klubban 21.00 órakor kezdődött. Itt került sor a díjak átadására. A MOSZ kupa díjait a MÁV Rt. megbízott vezérigazgatója, Sipos István úr támogató hozzájárulásával a MÁV finanszírozta. Az ünnepélyes díjátadáson a helyezettek díjait Benczédi Mihályné, a MÁV Rt. helyettes vezérigazgatója, Juhász Gyula, a MÁV Rt. Gépészeti Főosztályának osztályvezetője, Szabó Tivadar, a szombathelyi üzletigazgatóság üzletigazgatója, Sörös László, a tapolcai vontatási főnökség vezetője, dr. Vagaday Ildikó, dr. Borsik János, Németh László és Sipos József, a MOSZ vezetői adták át.

A vasutasnap i köszöntőt Benczédi Mihályné, és Tapolca város polgármestere mondta el.

A hajnalig tartó, jó hangulatú bálon tombolanyermények és a díjazott csapatok kupáiból történő pezsgőfogyasztás tette még színesebbé az eseményt.

Július 3-án 9.00 órától a Pécsi Vasutas Koncert Fúvószenekar szolgáltatott térzenét a vontatási főnökségen. Itt került sor a szolgálatteljesítés közben életüket vesztett mozdonyvezetők emlékművénél a reájuk történő megemlékezésre és koszorúzásra.

Ezt követően a fúvószenekar dallamaira zászlós felvonulás következett Tapolca főterére, ahol ünnepi beszédek hangzottak el a vasutasnap tiszteletére, majd rövid hangversenyt adott a díjnyertes pécsi zenekar.

A délelőtti események a vasutas gyermekek aszfaltrajzversenyével fejeződött be, amely szép színfoltja volt a csemeték mozdonyok iránti érdeklődésének. A városi események befejezésével a kétnapos rendezvény a helyőrségi klubban tartott ünnepi ebéddel végződött. A különvonat hazaindulásáig egyéni városnéző szabad programot használt ki sok vendégünk.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a szervezésért, támogatásért és lebonyolításért köszönetet mond az alábbiaknak:

MÁV Rt. Vezérigazgatósága, Budapest

MÁV Rt. Üzletigazgatósága, Szombathely

MÁV Rt. Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft., Szombathely

GYSEV Vezérigazgatóság

Városi Önkormányzat, Tapolca

ÁB AEGON, Tapolca

ALU SPIRÁL KFT, Tapolca

Batsányi János Művelődési Központ, Tapolca

MÁV Rt. Pécsi Vasutas Koncertzenekar, Pécs

Helyőrségi Klub, Tapolca

MOSZ Munkahelyi Tagcsoport, Tapolca

MÁV Rt. Vontatási Főnöksége, Tapolca

Találkozunk 1995. július 2-án Miskolcon!

Sipos József

SZABADKAI MOZDONYVEZETŐK KISKUNHALASON

Az elmúlt tél derekán kereste meg levélben a MOSZ kiskunhalasi tagcsoportja a Szabadkai Mozdonyvezetők Szakszervezetét, hogy egy megszakadt, de szükséges jó kapcsolat kiépítése érdekében, szakszervezeti véleménycserére invitálja a jugoszláv kollégákat. A szabadkai és a kiskunhalasi fűtőház közötti jó kapcsolat több évre nyúlik vissza, melyet főleg jó hangulatú sportrendezvények tükröztek, többek között a kispályás foci. Sajnos az ismert jugoszláviai helyzet miatt, a kapcsolatok megszakadtak már két éve, de a levél hatására 1994. június 23-án szabadkai delegáció érkezett Kiskunhalasra.

A jugoszláv delegáció tagjai:

KERLETA RATKO úr, a szakszervezet szabadkai elnöke, aki az országos ügyvezető bizottság tagja, **FÖLDI ISTVÁN** úr, szabadkai bizottsági tag, **KOPUNOVIC DEZIDER** úr, szabadkai elnökségi tag, **BULJOVIC JOSIP** úr, szabadkai alelnök, és **DAMJANOVIC ILIJA** úr, szabadkai elnökségi tag. A MOSZ részéről megjelent Sipos József elnök úr és Németh László alelnök úr, valamint a kiskunhalasi tagcsoport ügyvivői.

A kölcsönös bemutatkozás után Sipos József és Németh László vázolták a MOSZ szervezeti felépítését, szakszervezeti kapcsolatait az országon belül, illetve azon túl. A részletes tájékoztatás után szabadkai kollégáink tettek fel kérdéseket,

melyek főleg az ALE tagsággal voltak kapcsolatosak.

A kialakult háborús helyzet előtt jugoszláv kollégáink szándéka is az volt, hogy tagságukat az ALE soraiba juttassák. Megtudhattuk, hogy a jugoszláv mozdonyvezetők szakszervezetének 17 vontatási főnökségen kb. 4000 tagja van, melyből 1800 fő mozdonyvezető, a többi segéd-mozdonyvezető, illetve tolató mozdonyvezető. Kb. 300 fő nem tag. A szakszervezet központja Belgrádban van, ahol 5 tagú elnökség irányítja a mindennapi munkákat. A szakszervezet elnöke 2x2 évig láthatja el feladatát. A tagdíj a nettó fizetés 2%-a, melyből 10%-ot utalnak át a belgrádi központba, s a többivel a helyi szervezet rendelkezik. Jugoszláv kollégáinknál is hasonló foglalkoztatási gondok alakultak ki mint nálunk, ezért is erőteljesen szorgalmazzák a két fős kiszolgálás visszavezetését. A csökkenő munka mellett fokozottan előtérbe kerül a fizetések reálértékének jelentős visszaesése, melynek érdekében már több esetben a sztrájk eszközhöz kellett nyúlniuk. Kollégáink elmondták hogy sztrájkjaik ez ideig önállóak voltak, a többi vasutas nélkül kellett kivívniuk eredményeiket. A sztrájk alatt a 10%-os minimális szolgáltatást kellett biztosítaniuk. A mozdonyvezetők fizetése – mely kb. 30%-kal magasabb mint a forgalmi szolgálattevőké –, jelenleg 30–50 DEM.

A teljesség igénye nélkül, néhány a mozdonyvezetőket érintő foglalkoztatási körülmény:

- A fizetett szabadság 30–45 napig terjed. (5 év gyakorlat után 36 nap)
- CSM-nél 25%-os plusz díjazás illeti meg a mozdonyvezetőt.
- Egészségkárosodás esetén rehabilitálják a mozdonyvezetőt mozdonyvezetői bérért, szolgálati évtől függetlenül.
- Megszűnt a mozdonyvezetők vizsgáztatása.
- Általános iskola elvégzése után 4 éves mozdonyvezetői iskola következik, ahol vontatási technikus képesítést kapnak a hallgatók.
- Minden eltelt 3 év után egy év korkedvezményben részesül a mozdonyvezető.
- A nyugdíjkorhatár 60 év, de a mozdonyvezető 48–49 évesen is elmehet nyugdíjba.
- A szolgálati óra gyorsvonat esetén 10+2 óra, tehervonat esetén 12+4 óra, ha vállalja a mozdonyvezető.

A szabadkai kollégákkal megállapodás született arról, hogy a két fűtőház közötti kapcsolatot a lehetőségekhez képest szorosabbá kell tennünk a jövőben, hiszen ha egy országhatár is választ el bennünket, a mozdonyvezetők gondoljai, problémái közősek, határon innen, határon túl.

Kiss László

MOSZ kiskunhalasi tagcsoport vezető ügyvivője

GAZDASÁGI-TÁRSADALMI MEGÁLLAPODÁS

Az új kormány komoly lépéseket tesz a gazdasági-társadalmi megállapodás megkötése érdekében. Minden jel arra mutat, hogy még az őszi önkormányzati választások előtt szeretnék nyélbe ütni a paktumot.

Tény, hogy már a választások idején nyilvánosságra hozta a legnagyobb kormánypárt ebbéli szándékát, sőt a két választási forduló között előtárgyalásra invitálta a hat országos szakszervezeti szövetség vezetőit, szakértőit. Mind a koalíciós megállapodásban, mind a kormányprogramban önálló fejezetként szerepel a fenti elképzelés. A kormány megalakulása után a miniszterelnök parlamenti expozéjában tárgyalásra hívta fel a szociális partnereket (a munkáltatók és a munkavállalók). Ennek megfelelően 1994. július 22-én került sor az Érdekegyeztető Tanács plenáris ülésére.

Az ülést megelőzően kormánypárti oldalról önmérsékletet kért Horn Gyula, de Békesi László már sokkal keményebben fogalmazott a túlzott bérkiáramlásról (1994. I. félév), a belső fogyasztás visszaszorítási tervéről.

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége nevében több alkalommal volt mód az alábbiak közvételére:

- készek vagyunk tárgyalásokat folytatni a kormány és a munkáltatók képviselőivel,
- ha egyáltalán létrejön, vagy a közelébe kerülünk egy megállapodásnak, akkor csak a szövetség tagszervezeteinek, a tagságnak a jóváhagyásával szabad elfogadni a megállapodást,
- mindvégig biztosítani kell a nyilvánosságot a tárgyalásokon,
- nem vállalunk sztrájkcsöndet,
- nem értünk egyet a reálbérek csökkentésével stb.

Végezetül, de nem utoljára, nem kívánunk békeháttérrel biztosítani olyan kormányintézkedésekhez, amelyek a közüzemi díjak drasztikus emelését, adóemelést, mintegy 15 százalékos forintleértékelést céloznak.

Csak szeptemberben kezdődnek az érdemi tárgyalások, de akkor is úgy, hogy előtte készül egy reális (nem a választási kampány szerinti) helyzetértékelés, amit a feleknek kölcsönösen el kell fogadniuk, hiszen ha a kiinduló alapon eltérések vannak, akkor elnehezülhet, akár meg is hiúsulhat az annyira szorgalmazott gazdasági-társadalmi megállapodás.

Dr. Borsik János
ügyvezető alelnök

SZERVEZETI VÁLTOZÁSOK A MÁV-NÁL

A miskolci, szegedi és szombathelyi MÁV-üzletvezetőségek július 1-jétől üzemigazgatóságként működnek. Hasonlóan a másik három (a budapesti, a debreceni és a pécsi) üzemigazgatósághoz, ezek teljes körben végzik infrastrukturális és gazdálkodási teendőiket. Így megszűnik a helyenként kialakult négylépcsős irányítási rendszer. A

változások a fuvaroztatókat nem érintik.

A záhonyi üzemigazgatóságtól még április elsején kivált Átrakási és Raktározási Igazgatóság a volt Gépesített Rakodási Főnökség funkcióival indult, de a jövőben egyre inkább profitcentrumként kíván működni.

(MK. 94. VII. 11.)

ORVOSI FELMÉRÉS

- Az elektromágneses mező hatással van az emberi szervezetre. Főként Kanadában, az Egyesült Államokban és Finnországban vizsgálták ezt a kérdést, és arra a következtetésre jutottak, hogy a magasfeszültségű távvezetékek mentén élők között valamivel gyakoribb a fehérvérűség és a rosszindulatú daganatok előfordulási aránya, mint a másutt élők között. Feltűnt, hogy a közepesen erős távvezetékkel mellett (25-30 kV) az arány még nagyobb. A kérdés komoly, sürgős utánvizsgálatokat igényelne az egész világon.

Egy újságcikk margójára

A Kurír 1994. június 17-ei számában Kovács Ferenc, Papp Gábor és Kalmár Tibor, a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége (VFSZSZ) vezetői információi alapján rosszízú, a vasutas érdekvédelmet lejárató cikk jelent meg.

Bár nem kenyerem politikai hullámlóvasok és érdekvédelmi kóklerek saját szerepük jelentőségét célzó feltűnési viselkedésére reagálni, a MOSZ küldöttközgyűlésén felmerült igények alapján mégis szükségét látom a kérdés megnyugtató tisztázásának.

A MOSZ az 1990-es megalakulásakor megfogalmazta, s alapszabályában, ügyrendjeiben meghatározta a struktúra elveit, a mozdonyismerélyzet elvárásait, ezen belül a választott tisztségviselők, valamint a szakszervezet munkatársai tiszteletdíjának és bérezésének elveit. Mindenek előtt leszögeztük! Az egyes posztokon olyan személyeket kell találnunk, akik felkészültségük és szakértelmük alapján megfelelő partnerei tudnak lenni a másik oldal, a munkáltató teljes apparátusának.

A második, immáron négy éve változatlan szempont olyan mértékű jövedelmi szint biztosítása ezen személyek számára, (természetesen a MOSZ anyagi lehetőségei határain belül), amely kifejezi de legalábbis közelíti a munkaerő piaci értékéhez.

Az elvek kialakításánál tanulmányoztuk, majd elképzeléseinkbe beépítettük az egyes nyugat-európai mozdonyvezető szakszervezetek vezető tisztségviselőinek bérrányát az általuk képviselt szakma bérrányaihoz viszonyítottan. Ez az arány átlagos számot figyelembe véve 1,5–2,5-szörös eltérést mutat.

A bérek és tiszteletdíjak megállapításában a MOSZ ügyvivő bizottsága, valamint küldöttközgyűlése a kompetens. E kérdést az elmúlt négy évben a testületek a MÁV-val folytatott bér- és Kollektív Szerződés tárgyalások befejezése után vette napirendjére. Mindezt abból a megfontolásból, hogy az elért, s a képviselt tagságot érintő eredmények (netán eredménytelenségek) birtokában a bérek és tiszteletdíjak következő évi kialakításánál ösztönző bérelemként jelenhessen meg.

A MOSZ igen nagy hangsúlyt fektetett arra is, hogy túlburjánzó felesleges testületeket, adminisztrációt ne alakítson ki.

Következetes elképzeléseink megvalósítása nyomán a központi költségvetés teherbíró határain belül az alábbi tisztségek és feladatkörök – természetesen immáron személyekhez kötöttek – részesülnek bérben, ill. tiszteletdíjban:

- 2 fő ügyvezető alelnök teljes munkaidőben (munkabér)
- 1 fő jogszolgáltatási vezető teljes munkaidőben (munkabér)
- 2 fő adminisztratív munkatárs teljes munkaidőben (munkabér)
- 1 fő elnök munkaidő-kedvezményrel (tiszteletdíj)
- 8 fő területi ügyvivő munkaidő-kedvezményrel (tiszteletdíj)
- 1 fő nemzetközi szervező, tolmács, munkaidő-kedvezményrel (tiszteletdíj).

A MOSZ ügyvivő bizottsága az 1994. évi bér- és Kollektív Szerződés tárgyában folytatott tárgyalások, 1993. november 24-i lezárása után, december 16-án terjesztette jóváhagyásra a küldöttközgyűlés elé a bérekre és tiszteletdíjakra vonatkozó 1994. évi javaslatát, amelyet a küldöttközgyűlés jóváhagyott! 1994. február 24-én a MÁV Rt., valamint a három reprezentatív szakszervezet megállapodást írt alá, amely rendezi a vezető szakszervezeti tisztségviselők munkaügyi helyzetét. Erre azért kellett sort keríteni, mivel az 1992-ben életbe lépett Munka Törvénykönyve több régi munkajogi szabályt megváltoztatott. A korábbi években a függetlenített szakszervezeti

tisztségviselők ún. fizetés nélküli szabadságon voltak, ami azt jelentette, (egyébként külön szerződésben rögzítették), hogy minden egyéb, a vasutas dolgozóknak járó juttatás megillette őket (pl. utazási kedvezmény, ruhajárandóság, törzsgárdajutalom stb.)

Mivel a jelenlegi szakszervezeti tisztségviselők szinte teljes köre vasúti munkaterületekről került tisztségébe, azaz vasutas munkaviszonnyal rendelkezik, ezért a fizetés nélküli szabadság intézményrendszerének megszűnésével rendezni kellett munkajogi helyzetüket.

Erre több forduló tárgyalásban került sor, amelynek végeredményeképpen mindkét oldal számára elfogadható kompromisszumos megoldás született, amely írásos megállapodás formájában öltött testet.

A megállapodás a három reprezentatív szakszervezet 64 vezető tisztségviselőjét érinti. A létszám és a struktúra alapján szakszervezetünket három ilyen jellegű státusz illeti meg. E körbe tartozik a MOSZ két ügyvezető alelnöke, valamint a jogszolgálatunk vezetője, aki egyben a küldöttközgyűlés titkára is.

A megállapodás tárgya a vezető tisztségviselők bére és költségei, melyet az Rt. visel. Ezek mértéke az 1994-es évre 100 000, ill. 80 000 Ft-ban kerültek maximálásra.

Fontos, kihangsúlyozandó eleme a megállapodásnak, hogy a szakszervezetek, s ennek kapcsán a MOSZ a Munka Törvénykönyve 25. szakasza (2) bekezdése értelmében igénybe vehető s a létszámtól függő havi 4000 óra munkaidő-kedvezményéből a három fő teljes munkaidőjű kitévő óraszámot, azaz 532 órát nem vesz igénybe. (Azaz „visszaad” a munkáltatónak.) Nyomatékosan alá kívánom húzni, hogy a MOSZ 1993. dec. 16-i küldöttközgyűlése „centire” ezeket a béreket hagyta jóvá. Korábbi elveinket tartva ez az összeg szinkronban van a központi költségvetés teherbíróképességével.

Ez a megoldás a felek számára olyan elfogadható konstrukció, amelynek fő eleme, hogy egyik fél számára sem rak aránytalan terheket, továbbá munkajogilag rendezetté teszi a megállapodás hatálya alá eső vezető tisztségviselők helyzetét úgy, hogy nem szorulnak ki az egyébként valamennyi vasutas dolgozót érintő kedvezményekből.

Mint a MOSZ elnöke, visszautasítom a VFSZSZ „tanult” vezetőinek általánosító, rosszindulatú, féligazságokat tartalmazó, s csupán a guanó kavarást szolgáló nyilatkozatait. Egyébként nevezett urak pontosan tudják, hogy jómagam Bp. Ferencvárosi Vontatási Főnökségen mozdonyvezetőként, főmozdonyvezetői beosztásban, a MÁV bértarifátábla alapján 14. fizetési osztályba, s a 11. bértételbe szél 1994. évi besorolásom.

Arról a megállapításról csupán annyit, miszerint – „túlfizetik a szerényen képzett szakszervezeti tisztségviselőket” – valamennyi vasutas szakszervezet legszigorúbb belügye. Mégpedig azért, mert véleményem szerint valamit is magára adó szakszervezeti tagság nem tűrhet meg vagy választhat olyan vezetőt, akire az a mondás illik, hogy „világtalan a vakok között.”

Befejezésül hangsúlyozom, hogy a mozdonyvezetők küldöttei mind az alapszabályban, mind a testületi ügyrendekben olyan döntésmechanizmust alakítottak ki és működtetnek, amely megfelelő garanciák beépítésével nem teszi lehetővé, hogy bármely, de legfőképp a vezető tisztségviselők úgymond „lefeküdjenek” a MÁV-nak.

Ezt csak egyes szakszervezeti vezetők tették, amikor sztrájk címén a vasúti sínekre FEKÜDTEK!

Sipos József

Mozdonyvezetői vélemény

Olvasva a „Rémálom” című cikket eszembe jut a II. Kongresszusra tervezett hozzászólásom részlete, melyet most idézek:

„Az alakuló kongresszuson is szóltam már arról, hogy lépni kell a különféle ragasztgatások, javítgatások áradata ellen. Ma már ezek tömkelege követhetetlen. Aki egy asztalcsücsköt magáénak tudhat már feljogosítva érzi magát a legkülönféle fedvények, átírások kiadására. Hogy annak valami pozitív gyakorlati haszna van-e, azzal már nem igen törődnek. Ők intézkedtek!

A felelősséget tovább háritották!”

Most hozzáteszem, hogy most már feltétlenül tenni kell az ellen a felelőtlen, trehány munka (?) ellen, ami ezen a területen folyik. Javaslom, hogy ezt sürgősen tárgyalja meg a MOSZ vezetősége:

Javaslatom: a MOSZ deklarálja, hogy a továbbiakban nem foglalkozunk semmiféle átírással, fedvényragasztással!! Arra hajlandók vagyunk, hogy az esetleg módosítandó lapot a kapcsolatos könyvből kivegyük és

helyette az aktuálisat betegyük.

Tudom, hogy ez költséggel jár, de ezt kérjük számon azokon, akik ezt okozták a nem elég körültekintő munka és menetrendszervezéssel!

Tarthatatlan a továbbiakban a jelenlegi helyzet! Követhetetlen mennyiségben (minőségben) érkeznek a különféle fedvények, javítások, a javítások javítása. Ezeket lassan már teljes munkaidőben sem lehetne követni, nem beszélve a mozdonyvezetőknek elszámolható szolgálatonkénti

2-szer 10 perces adminisztrációs normaidőben!

Mi lesz azokkal, akik akár egy-két hétre vagy szabadság, vagy más ok miatt itt hagyja a verklit? Azok (majdnem minden kolléga) helyzete teljesen eredménytelen! Nem csak időben, de papírral, fedvényekkel sem fogja tudni utolérni önmagát soha. **De valamely javítás hiánya miatti felelősségre vonás damokleszkardja állandóan a fejünk fölött lóg!!** Tehát elég az álmodozásból, lépni kell!!

Földvári László

Én úgy gondolom...

Szakszervezetünk megalakulását követően különösen az első időkben vád ért bennünket, hogy más érdekeit figyelmen kívül hagyva próbáljuk érdekeinket érvényre juttatni. Adódott ez elsősorban abból, hogy az addigi gyakorlattól eltérően kizárólag szakmai összetartozás alapján szerveződöttünk, és ez a tény a kívülállók számára egyfajta zártsgot tükrözött és talán tükröz még ma is. A későbbiekben többen rájöttek, hogy a MOSZ tevékenysége más szakmákra, a vasút egészére is kihat, mégpedig többnyire kedvezően az alkalmazottakra, még ha nem is közvetlenül és kézzelfoghatóan!

Érődik ez abból, hogy az utóbbi időben egyre több vontatási utazó dolgozó jelzi belépési szándékát a MOSZ-ba. Erre jelenleg nincs lehetőség az alapszabályunk alapján és tagjaink többsége továbbiakban is

fontosnak tartja a szakmaiság előtérben tartását nem is indokolatlanul. Markánsabb, belső érdekellentétek nélküli képviselő ellátására ad garanciát ez a fajta szerveződés. A zárttság titokzatosságán túlmenően ezek a tényezők is szerepet játszanak az egyén megítélésében.

É jelenlegi helyzet feloldását szükségesnek látom, amit csak mi vagyunk képesek (remélem) megoldani. Mégpedig oly módon, hogy a MOSZ a szakmai jellegét ne veszítse el, ami reprezentativitás kérdése is lehet, de mégis nyitott a szimpatizánsokkal és a részben vagy egészében érdekazonosságot vállalókkal szemben. Olyan nem teljes tagsági viszony létesítésére gondolok, ami az egyén érdekvédelmi igényeit túlnyomó részben (elsősorban szolgálati helyén) kielégíti, és a közösséghez való tartozás érzését megteremti. A kapcsolatrend-

szer módját nekünk kellene kitalálni és nem is a távoli jövőben mégpedig úgy, hogy az vállalható legyen a szimpatizánsok és a mi részünkre is. Ez nem jelentene tagtoborzást, gyűjtő szervezetté való átalakulást, mindössze a felénk közeledők szándékának elfogadását és a segítségünkre igényt tartók egyféle felkarolását. Ha ezt a lépést a közeljövőben nem tesszük meg, a velünk szimpatizálók ellenszenvét is kivívhatjuk, jobb esetben közömbössé válnak velünk szemben.

Én úgy gondolom ezt a kérdést meg kell fontolnunk, és közösen döntenünk kell. Valószínűleg nem ért velem egyet minden MOSZ tag, de vitatkoznunk szükséges a dologról.

Horváth Imre

Bp. Üzletig. területi ügyvivő

CSM itt, CSM ott, CSM így, CSM úgy

A MÁV-nál több lehetőség van a CSM-es közlekedésre, ezt a vasút alkalmazza. A valamikori beruházások elmaradtak, így vannak vonalak, ahol a feltételek minimálisak, szinte nincsenek meg. Ezeket a fő és mellék vonalakat nem sorolom fel, de egy-két gondolatot azért ejtek róluk.

A pályatelefonnal jól működő, intencion rendszerű vagy azzal azonos biztonságot nyújtó éberségi berendezéssel vagy VB-vel felszerelt mozdonyok, olyan pályán közlekednek, ahol a pályatelefon csatlakozási pontok egymástól max. 5 km távolságra vannak.

A mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot személy- és tehervonatokon, még olyan esetben is, mikor a vezetőállásról a pálya beláthatósága nem biztosított pl. M 40, M47 mozdonyokon, meghatározott íveken.

Sőt az M 40 mozdonyokat felszerelték VB-vel, így akár fővonalon is közlekedhetnek pl. 100 km/h sebességgel. A VB felszerelésével együtt a mozdonyrádió

(Csináld Magad)

felszerelése nem történt meg, ez úgy látszik nem olyan fontos, kaptunk olyan választ is, nincs rá anyagi fedezet. Elgondolkodtató, hogy egyes helyeken nemcsak a mozdonyon, de a vonaton is lesz rádiótelefon. Pl. IC szerelvényeken. Míg máshol még a kiépített rádióvonal azért nem működik, mert a mozdonyokon nincs felszerelve a rádió. Ide tartozik még az is, nemrég O-mellékletben felsorolt egyik fővonalunkon kidőlt néhány villanyoszlop, a mozdonyvezető értesítette a forgalmi szolgálatot, míg a segítség megérkezett elmúlt kb.: egy óra. Az ott közlekedő menetrendszerű személyvonat utasai hosszú várakozás után tudták folytatni az utat, s közben nem éppen dicsérték a szolgálatot teljesítő dolgozókat. De mondhatnám azt is, mi van akkor – ha ilyen helyen a beavatkozásra minél

előbb szükség van – ahol percek vagy 10 percek dönthetnek a fuvaroztató vagy az utas érdekében.

Milyen nagy lehet az az összeg, ami mozdonyokra való rádiók felszerelése takar ahhoz az összeghez képest, hogy a telepített állomások a vonalon már megvannak. Úgy gondolom a sokfajta ilyen, olyan lehetőség közül azt kell megválasztani, ami a vasútnak kifizetődik, hát szerintem ez olyan.

Valamint még az is, hogy a munkáltatónak a munka elvégzéséhez a legoptimálisabb feltételeket kell biztosítani. Nem pedig a saját maga által előírt feltételeket lecsökkenteni vagy akár meg is szüntetni.

Diákkoromban míg magyart tanultam, sokszor mondta tanárúrnőm:

– *A kivétel erősíti a szabályt!*

De az is igaz a sok kivétel egy szabályt akár értelmetlenné is tehet.

Horváth György

területi ügyvivő, Szombathely

Az én Édesapám

*Szörnyű zord hideg tél, kutyát sem vetik ki,
Édesapám elment szolgálatot tenni.
Kegyetlen hóvihár harmadnapja tombol,
Ő még mindig nem jött vissza a szolgálatból.*

*Mi bent melegszünk a kellemes szobában,
Kívülről behallik a szél muzsikája.
Öcsém leckét tanul, olvas édesanyám,
És én gondolatban elkísérem apám.*

*Neki dacolni kell a kegyetlen téllel,
Robogó mozdonya versenyez a széllal.
Izzik a tűzszekrény, a kazán sístereg,
Dübbörögve szárgul, hogy a föld is remeg.*

*Teljes a gőznyomás, kazánját feszíti,
A szegedi gyorsot százassal repíti.
Biztonsági szelep levágott és bömböl,
Azt hiszik sokan, hogy pokol van a földön.*

*Szárgulva robognak hatalmas hóhegynek,
Csak a kémény látszik a nagy fergetegben.
S lassan ereszkedik az alattomos köd
A szemünk sem látja, mily veszélyeket főd.*

*Szabad-e a jelző? Hogyan áll a váltó?
Úgy les rá a veszély, hogy égbekidőlő.
Ha szabad a jelző, a vonat roboghat,
De ha nem, a jelzők megálljt parancsolnak.*

*Felemelő érzés vasutasnak lenni,
Legdrágább életért, javakért felelni,
Édesapám egyszer azt mondta énnekem,
A szívemben zártam sohasem feledem.*

*A vasutas pálya legszebb a világon,
Hogy vasutas lettem soha meg nem bánom,
Szeretem a pályám, s ha újra születnék,
Akkor is mindig csak vasutas lennék.*

*És én is az leszek drága Édesapám,
Hogyha majd megnövök, én megyek mozdonyán.
Figyelem a jelzőt, megállj-e vagy szabad,
Vonatomban élen már Diesel-mozdony halad.*

*De addig még sok víz lefolyik a Tiszán,
Addig édesapám robog a mozdonyán.
Drága Édesapám, büszke vagyok Terád,
Munkáddal is épül a boldog szebb világ.*

Vasutas sors

Újjongva indulsz sétautazásra. Meváltottad a jegyeidet. Mit sem törődsz a világ folyásával. Csak száguldjanak alattad a kerekék. Az étkező kocsiában pezsgős vacsoránál mulatoztok ott bent csuda jól. A mozdonyvezető kormos éjszakában égő szemekkel kémleli a szemafort. Kormos a lég, az ablakot felhúzó, hogy ne is halljad a gép zaját, a mozdony füstje fekete gyémánttal, eteti a gép hasát. Mindegy az őnék hétköz, vagy vasárnap. Mozdonyon telik életük legjava, versenyben dolgoznak, ez egy igazi vasutas jelszava. A mozdony kerekai a síneken robognak, duruzsolják vígan a munka énekét. Engedjék meg nekem, hogy elmondjam egy masinista kartárs tragikus életét.

Karácsony este volt, a béke ünnepe, hófehéren csillog minden odakint, de egy szőke kisfiú az anyja ölén, révedező szemekkel függ az apja képein. Megakadt a képen, rajta egy füstös mozdony, ugye ezen utazott régen az én apám. Hogyan is érte utol őt a balsorsa. Meséld el nekem, édes jó anyám.

Együtt éltünk éppen húsz éve, zörgést vettem észre alig hallható. Nem tévedtem, mert kívülről az utcán, értesítő volt ki kopogott az ablakon. Az apám tudta jól mi a kötelesség, sürgős parancs volt mit kézhez kapott. Aztán könnyes szemekkel megcsókolt bennünket és a karácsonyfa körül árván ott hagyott.

Vasutas sors ez, mind hármunk lelke bánattól telítve sírt és zokogott, s ő nemsokára egy katonavonattal a front irányában robogott. Vesztebe rohant, a sok liberátor ezüstös színben úszott, a gép felett. Karácsony est volt, a tomik nem nyugodtak bombázni jöttek békés népeket. A rádió mondta: légi veszély, reszkettünk őerte ez idő alatt. Akkor jött kezembem gyanús borítékban egy rövid de gyászos kézirat. Pár sor volt csupán, amit könnyes szemem lassan átfutott. Nyugodjon meg asszonyom férje a hazáért, karácsony éjjelén életével áldozott. Még azt mondják, hogy a hazáért volt ez, azért lett árva szőke kisfiú, rongyokban burkolt aljas üzlet érdek, melyért apádnak meg kell halnia.

No ne sír fiam részünkre jobb jövő is adatott, édesapád égi mozdonyával a tejúton hordja már a vonatot.

Ha meglátod a mozdonyt sötét éjszakában, égő két szemével mint feléd kanyarog, ott dolgozik a munka két hőse. Kik megérdemlik hogy levedd előttük a kalapot.

Szabó Sándor, mozdonyvezető

A vasút-villamosítás úttörője

125 éve született Kandó Kálmán

Kandó Kálmán (Pest, 1869. július 10. – Budapest, 1931. január 13.) gépészmérnöki oklevelét 1892-ben, a Budapesti Műegyetemen szerezte. Kezdetben Párizsban dolgozott, de már 1894-ben itthon, a Ganz-gyárban találjuk. Hamarosan a villamosági szerkesztési osztály vezetőjévé lépett elő.

Itt találta szemben magát a vasutak villamosításának alapkérdésével, a megfelelő áramrendszer megválasztásával. 1897-ben tett amerikai tanulmányútja érlelte meg azt a meggyőződését, hogy sem az ott kizárólagosan alkalmazott egyenáramú, sem a svájci 750 V-os háromfázisú rendszer nem gazdaságos. 1898-ban a Ganz-gyár nemzetközi versenyben – Kandó merész tervei alapján – elnyerte a 106 km-es olasz Valtellina Vasút villamosítását 3000 V-os, 15 Hz-es háromfázisú árammal. Kandó 1905 és 1915 között Olaszországban dolgozott. 1917-től ismét a Ganz-gyárban működött mint műszaki igazgató, később vezérigazgató.

Már 1917-ben, egy tanulmányon dolgozva érlelődött meg Kandóban az a gondolat, hogy mind az energiaellátás gazdaságossága, mind a villamosítási költségek csökkentése szempontjából legcélszerűbb az országos villamosenergia-hálózat 50 Hz-es áramát felhasználó villamos vontatási rendszer. Ezt a rendszert a Budapest-Nyugati és Dunakeszi-Alag közötti szakaszon – amely része az első magyar gőzüzemű vonalnak is – próbálták ki 1923. szeptember 30-án. Kandó megoldásának a lényege a mozdonyba beépített különleges forgógép, amely egyesítette magában a transzformátort, a szinkronmotort és a szinkrongenerátort. Ez a fázisváltónak is nevezett forgógép a hálózat 16 kV-os, 50 periódusú, egyfázisú váltóáramát a mozdony két aszinkron hajtómotorja számára 850–1300 V között szabályozott feszültségű, három-, négy- és hatfázisú váltóárammá alakította át.

A kísérleti tapasztalatok alapján a próbamozdonyt átépítették, és ennek sikerei nyomán határozták el a Budapest–Hegyeshalom fővonal villamosítását. Ezen a menetrendszerű villamos vontatás Komáromig 1932-ben, Hegyeshalomig pedig 1934-ben kezdődött. Kandó ezt a két nevezetes eseményt már nem érte meg.

Kandó nagy érdeme, hogy hazánkban valósult meg először az 50 Hz-es, egyfázisú váltóáramú vasút-villamosítási rendszer. Azóta számos vasút e rendszerrel villamosította vonalait.

Kandó tudományos eredményeit 1921-ben a Magyar Tudományos Akadémia Wahrmann-díjjal, 1922-ben a Műegyetem tiszteletbeli doktori címmel ismerte el. 1924-től, a Mérnöki Kamara elnöke, 1927-től a Felsőház tagja és az MTA levelező tagja volt.

(MK. 94. VII. 11.)

Akár a MÁV-ról is szólhatna...

OLAJOZOTT RESZELŐ

A főlakatos beolajozta a reszelőt, hogy jobban csússzon. És elmagyarázta, hogy így gyorsabb a reszelés. A többi lakatosnak nyitva maradt a szája, ez egy őrlött: reszelőt olajozni akkora baromság, mint kékre edzeni a fakalapácsot; a megkent reszelő csúszik ugyan sebesen, de nem reszel, a fakalapács pedig, ha tűzön edzik, hamuvá ég, ám kék sohasem lesz.

A főlakatos évekig olajozta a reszelőt, mérte a reszelő egyre gyorsuló sebességét, és magyarázott. A többi lakatos nem olajozott, maradt a régi módszernél, és a magyarázat ellen első osztályú füldegével védekezett. Így éltek egymás mellett hosszú ideig. A főlakatos ugyan sorra följelentette a feletteseknél a többi lakatost, hogy nem olajoznak, azok közül többeket ki is rúgtak olajellenes parancsmegtagadásért, de mert beosztott lakatos sok volt – ha egyeseket menesztettek is, még maradtak is. „Megy is, marad is” lett az új szólás.

Két év után aztán a főlakatos főnöke, akinek addig szürkehályogos volt a szeme, rábeszélésre megműtette, és meglátta, hogy a főlakatos nyakig olajban reszel, és felkiáltott, te jó isten, ez nem ért a szakmához, le kell váltani. És leváltotta. Elküldte. És a szájába tömött tízmilliót. Hogy ne legyen lárma. Hogy csendesen menjen el. Hogy ne kelljen hosszas olajozással bizonyítani, hogy olajozta a reszelőt.

A többi rendesen reszelő lakatos ezen felháborodott, hiszen mindenki tudta, tapasztalta, hogy a főlakatos nem érti a szakmát, alkalmatlan a reszelésre – miért kellett hát milliókkal betömni a száját, hogy hallgasson? Hagyni kellett volna: fillér nélkül kiabáljon, üvöltse világá, hogy hé, emberek, olajozni kell a reszelőt! Nem hallgattak a rendes lakatosokra. A rendes lakatosok ezért ma elkezdtek olajozni a reszelőket!

*

Nahlik Gábor elment 10 millióval!

Pálfy G. elment 5 millióval!

X. elmegy X millióval!

Y. elmegy Y millióval!

Z. elmegy Z millióval!

Pedig: a törvény szerint: alkalmatlanság esetén egy fillér sem jár.

És másnap már be sem lehet menni!

Akár olajjal reszelni. Akár televíziót, rádiót vezetni!

H. Barta Lajos

(Magyar Hírlap 94. VII. 19.)

Ne engedd el a kezem!

„A születés a vég kezdete, a halál a kezdet vége”

A KEZDET

- Milyen pici kezded van kisfiam és milyen erősen kapaszkodsz belém. Nincs ennél csodálatosabb érzés a világon!

- Iskolába megyünk és úgy fogja a kezem az én „nagy fiam” mint-ha azt akarná, hogy én is járjak vele iskolába, de hát el kell engednem a kezét, különben nem tanul meg írni.

- A kisfiam már nem fogja meg a kezem, amikor együtt megyünk az utcán, talán szégyenli a gimnáziumi osztálytársai előtt.

- A kisfiamat már alig-alig látom, minden szabadidejét egy fruskával tölti, pedig az egyetemi anyag olyan sok, hogy ha minden idejét tanulással töltené az is kevés lenne az elsajátításhoz. Amikor kézenfogva mennek az utcán és találkozom velük, a szívem szakad meg! Az örömtől?

- A kisunokám mindenkire ránevet, mindenkinek megfogja a kezét, nagyon barátságos kisbaba. Sajnos nem olyan mint az apja, Ő

csak rám nevetgett, csak az én kezemet fogta meg.

- A fiam kiváló mérnök, sokat utazik külföldre, nagyon ritkán találkozunk. A kisunokám egyetemista és nagy sportoló, még vasámap is mérkőzései vannak. A család már csak karácsonykor van együtt, de ilyenkor nagyon boldog vagyok.

- A kórházban kedvesek hozzám a nővérek, igaz ez sok pénzbe kerülhet, de a fiam üzent, hogy ne aggódjak Ő biztosítja a költségek fedezetét én csak azzal foglalkozzak, hogy meggyógyuljak. Neki az átalakulások miatt annyi a munkája, hogy a hétvégeken is tárgyalásokon, delegációk fogadásán vesz részt. Jaj csak ne legyen semmi baja!

- Nagyon gyenge vagyok még egy pohár vizet is alig tudok a számhoz emelni. Ha itt lenne a kisfiam és megfogná a kezemet sokkal jobb lenne. Milyen kis puha, meleg, rózsaszínű kezecskéje volt. Amikor félt valamitől erősen fogta a kezem és éreztem meg-

nyugvását, bár még azután is sokáig nem akart elengedni.

- Félek, hogy úgy kell elmennem, hogy soha többé nem foghatom meg a kisfiam kezét.

Valaki fogja a kezemet!? Milyen jó érzés, pedig nem a fiam keze, de nagyon jól esik. Hallom, hogy ez a „Valaki” imádkozik és csodálatos dolgokat mond a jövőről. Olyan az egész mintha álmodnék, csak ne lennék olyan szomjas! Nem csillapíthatom a szomjamat? Ki ad egy kis vizet?

- Istenem kérlek vigyázz az én kisfiamra és soha ne engedd el a kezét...

Kisfiam! Én édes kicsi fiam...

A VÉG

- Nővér takarja le az elhunytat!

- Tisztelendő Úr kérem!! szíveskedjen távozni, mert elő kell készíteni az ágyat a következő beteg számára.

- Ki tudja megmondani azt, hogy hozzátartozók vannak-e?

Dr. Juhász József

FELHÍVÁS!

A MOSZ egy 1995-ben tartandó Mozdonyvezetők Kulturális Találkozója várja a jelentkezéseket.

A találkozót megfelelő számú érdeklődés (jelentkezés) esetén rendezzük meg.

Várjuk minden olyan mozdonyvezető jelentkezését, aki úgy érzi, képes amatőr szinten színvonalas produkciót előadni bármilyen műfajban, amit egy színpadon elő lehet adni: pl. ének, zene, tánc, próza, művész, vagy artista mutatvány. Ezen kívül gyűjtemények, művészeti alkotások kiállítására lesz lehetőség.

Kérjük azokat a kollégákat, akik szeretnének részt venni a találkozón bármilyen produkcióval, jelezzék szándékukat a MOSZ központban a produkció műfajának megjelölésével. Csoportok jelentkezése esetén a csoport létszámát is kérjük jelezni a műfaj és a produkció idő és hely igényével.

A kiállítani (bemutatni) szándékozott gyűjtemények, alkotások megnevezésén kívül azok terjedelmét is kérjük meghatározni.

1994. november 30-ig várjuk a mozdonyvezetők jelentkezését, hogy minél színvonalasabb, tartalmasabb produkciókkal lehetővé tegyék a találkozó megszervezését és lebonyolítását.

Levél cím: MOSZ központ 1087 Budapest, Kerepesi út 3.
Érdeklődni lehet: 01 16-62, 19-90 02 43-47-es telefonszámokon

Horváth Imre
a Bp. Üzletig. területi ügyvivője

SZEMÁNKOK

SZERVEZŐTNEK, SZERVEZŐTNEK

Van abban valami jelképes, hogy egyidejűleg kaptuk meg a MÁV Rt. azon szervezeti és működési szabályzatát, amelyik az igazgatóságokat még üzletvezetőségek és üzletigazgatóságok bontásban tartalmazza, valamint azt a végrehajtási utasítást, amely az üzletvezetőségek üzletigazgatósági státuszának visszaállításáról intézkedik.

Ebből két dolog következhet. Vagy olyan gyorsan változtatgatják a MÁV szervezét, hogy nem lehet nyomon követni a szervezeti szabályzattal, vagy olyan lassan készülnek a szervezeti szabályzatok, hogy mire megjelennek, elvesztik az aktualitásukat.

Szerintem sürgősen meg kellene erősíteni a vezérigazgatóságon a szervezési irodát, mert láthatóan nem győzik a sok munkától!

NL

MÓDSZER

Hallgatom a legnagyobb kománypárt nyilatkoztait, miszerint minden fontos és az ország szempontjából nagy jelentőségű döntése előtt SZÉLES KÖRŰ EGVEZTETÉST FOLYTAT az ellenzékekkel, a munkaadókkal, a munkavállalókkal.

Immáron 2:0 a „demokrácia” javára.
bal csapott 1 = rádió és TV elnökök kinevezése
gyomros 2 = EXPO visszamondása

SJ

M O S Z K U P A



III. Országos Kispályás Labdarúgó-bajnokság

A Mozdonyvezetők Szakszervezete az 1994/1995. évben országos, a vontatási főnökségek és kirendeltségek közötti kispályás labdarúgótornát hirdet.

NEVEZÉSI FELTÉTELEK:

- a kupába benevezhet minden vontatási főnökség, ill. kirendeltség,
- egy főnökség több csapatot is nevezhet, azonban ilyen esetben a csapatokat külön megjelöléssel kell nevezni. (Pl. Szolnok 1., Szolnok 2.),
- Egy csapat mérkőzésenként legfeljebb 12 fő játékost nevezhet,
- egy játékos, egy idényben csak egy csapatban szerepelhet,
- a csapatokban kizárólag szakszervezetünk tagjai nevezhetők.

Nevezési díj csapatonként: 1500 Ft

Nevezési határidő: 1994. augusztus 31.

A csapatok nevezését a „Nevezési lap” kitöltésével, s a MOSZ központba történő beküldésével kell megtenni.

A nevezési díjat a tagcsoport pénztárosa a MOSZ központi számlaszámára történő átutalással teljesíti.

A BAJNOKSÁG LEBONYOLÍTÁSA:

A selejtező mérkőzések területi csoportosításban, őszi-tavaszi rendszerben, körmérkőzések formájában bonyolódnak le.

TERÜLETI CSOPORTOK:

Budapest keleti csoport
Budapest nyugati csoport
Debrecen + záhonyi csoport
Miskolci csoport
Pécsi csoport
Szegedi csoport
Szombathely + GYSEV csoport

A területi mérkőzések szervezéséért és lebonyolításáért a területi ügyvivők a felelősök.

KÖZÉPDÖNTŐK:

A középdöntőbe a hét terület győztes csapata jut tovább.

A MOSZ ügyvivő bizottsága sorsolás útján egy négy- és egy három fős csoportot hoz létre. Az összesorsolt csapatok egy-egy csoporton belül, körmérkőzés formájában döntenek el a továbbjutásra jogosító első és második helyezést.

A középdöntő mérkőzéseit hivatásos játékvezető vezeti. A középdöntők központi szervezésben, 1995 júniusában kerülnek lebonyolításra.

DÖNTŐK:

A csoportokból elsőként továbbjutó csapatok játszanak a másik csoport második helyezést elért csapataival. Ezt követően a két győztes csapat játszik a KUPA I-II. helyezésért, míg a két vesztes csapat a III-IV. helyezésért.

Döntetlen eredmények esetén a játék szabályai szerint el kell döntenie a helyezést.

A döntő mérkőzéseit hivatásos bíró vezeti.

A MOSZ kupa döntőinek színhelye:

MISKOLC, 1995. július 2-3.

A KUPA DÍJAI:

- I. helyezett 1 db vándorserleg + 30 000 Ft
- II. helyezett 1 db vándorserleg + 20 000 Ft
- III. helyezett 1 db vándorserleg + 10 000 Ft
- IV. helyezett oklevél + 10 000 Ft

A JÁTÉK SZABÁLYAI:

- a játékidő 2x20 perc, 5 perc szünettel,
- a csoporton belül helyezést a következők szerint, a felsorolás sorrendjének figyelembevételével kell megállapítani:
 - a) több pont,
 - b) jobb gólkülönbség,
 - c) több győzelem,
 - d) több rúgott gól,
 - e) 2x10 perc hosszabbítás,
 - f) hetes rúgásokkal,
- győzelemért 2 pont, döntetlen esetén 1:1 pont jár,

- egy csapat max. 12 fő játékosból áll, akik közül egyszerre csak hatan (1 fő kapus és 5 fő mezőnyjátékos) tartózkodhat a játékterén. A mérkőzés elkezdhető, ha 3 fő mezőnyjátékos és a kapus a pályán van,
- játékoscsere az egész mérkőzés folyamán korlátlanul lehetséges (a nevezett 12 főből),
- kapuscsere csak akkor végezhető, ha a labda nincs játékban,
- a csapat személyi összetétele a 12 fő nevezett játékos szerepeltetése esetén tovább nem változtatható,
- szabadrúgás esetén az ellenfél játékosának min. 5 méterre kell állnia. A szabadrúgást 4 másodpercen belül el kell végezni,
- büntetőrúgás esetén minden mezőnyjátékosnak a labdától és a büntetőt végrehajtó játékosától minimum 5 méterre kell állnia,
- a büntetőrúgás elvégzése előtt a kapus nem mozdulhat el a gólvonalról,
- a büntetőrúgást 7 méterről kell elvégezni,
- a mérkőzésen stoplis cipő nem viselhető,
- a kiállítás időtartama 2 perc, 5 perc, vagy végleges, az eset súlyosságától függően,
- az 5 percre kiállított játékos a folyó félidőben már nem léphet pályára (kivéve a következő pontot),
- a 2 perces, illetve az 5 perces kiállításnál kapott gól esetén a vétkes csapat kiegészül,
- a véglegesen kiállított játékos abban a fordulóban nem léphet pályára, a csapat nem egészíthető ki,
- mindkét csapat félidőnként 1 perc időt kérhet.

EGYÉB FONTOS TUDNIVALÓK:

- minden mérkőzésről központilag biztosított egységes jegyzőkönyvet kell vezetni, melyet a területi vezető ügyvivő gyűjt össze,
- vitás esetben (pl. játékosok játékjogosultsága) a jegyzőkönyvben szereplő adatok birtokában a MOSZ ügyvivő bizottsága dönt. A jegyzőkönyv hátoldalán szerepelnie kell a vita tárgyát képező esemény rövid leírásának, mindkét csapatvezető, valamint a játékvezető aláírásának.

SORSOLÁSI TÁBLÁZATOK:

Az egy csoporton belüli csapatok egymás elleni mérkőzéseinek sorrendjét úgy kell megállapítani, hogy a csapatok ABC-be szedett sorrendje adja a csapat számát. Az egy-egy csoportban egy és ugyanazon napra kisorsolt mérkőzések együttvéve jelentik az illető csapat fordulóját. Egy napon belül két forduló, azaz két mérkőzés lejátszható. Ettől több mérkőzés azonos napon, csak a résztvevő csapatok egyhangú hozzájárulásával lehetséges. (Kivéve a középdöntők és a döntők.) A táblázatok alapján elvégzett sorsolás az egész bajnoki évre meghatározza a mérkőzések egymás utáni sorrendiségét és a pályaválasztás jogát. Az ősszel pályaválasztónak kisorsolt csapat tavasszal ugyanazon csapat ellen nem lehet pályaválasztó.

Ha a csapatok létszáma valamelyik területi csoportban páratlan, akkor a létszámnál egygyel magasabb sorsolási táblázatot kell készíteni. A táblázat legmagasabb száma helyett X-et kell írni. Ebben az esetben minden fordulóban pihen az a csapat, amelyiknek X az ellenfele. (Pl. 5 csapat sorsolását a 6-os táblázattal készítjük el, a 6-os szám helyett X-et írunk, mert egy csapat hiányzik.)

NÉGY INDULÓ ESETÉN

	Ősszel		Tavasszal	
1. ford.	1:2	3:4	2:1	4:3
2. ford.	2:3	4:1	3:2	1:4
3. ford.	3:1	4:2	1:3	2:4

HAT INDULÓ ESETÉN

1. ford.	1:6	4:2	5:3	6:1	2:4	3:5
2. ford.	3:4	5:1	2:6	4:3	1:5	6:2
3. ford.	1:4	2:3	6:5	4:1	3:3	5:6
4. ford.	5:2	6:4	3:1	2:5	4:6	1:3
5. ford.	1:2	4:5	3:6	2:1	5:4	6:3

NYOLC INDULÓ ESETÉN

	Ősszel				Tavasszal			
1. ford.	1:8	2:5	3:6	4:7	8:1	5:2	6:3	7:4
2. ford.	7:1	8:2	5:3	6:4	1:7	2:8	3:5	4:6
3. ford.	6:1	7:2	8:3	5:4	1:6	2:7	3:8	4:5
4. ford.	1:5	2:6	3:7	4:8	5:1	6:2	7:3	8:4
5. ford.	1:4	2:3	5:8	6:7	4:1	3:2	8:5	7:6
6. ford.	3:1	4:2	7:5	8:6	1:3	2:4	5:7	6:8
7. ford.	1:2	4:3	5:6	8:7	2:1	3:4	6:5	7:8

★

Kívánok minden résztvevőnek sportszerű játékot, kellemes testmozgást, sok sikert.

Sipos József
elnök

NEVEZÉSI LAP

Ezúton bejelentjük, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete szervezésében az 1994/1995. évben megrendezendő kispályás labdarúgó-bajnokságban a

.....
Vontatási Főnökség (Kirendeltség)

csapata részt kíván venni.

A tagcsoport a nevezési díjat (1500 Ft) átutalással kiegyenlíti.

....., 1994 hó nap.

.....
vezető ügyvivő

.....
pénztáros

P. H.

Tudjuk hány óra van!

Mozdonyvezető létszám és szolg. óra 1994. év 6. hó 22 mk.nap

Szolgálati hely	Állo- mány	Szolg. óra	Kifizetett túlóra „-”óra	Köt. óra		Szolgálati hely	Állo- mány	Szolg. óra	Kifizetett túlóra „-”óra	Köt. óra	
B. Keleti	211	31 677	1157	944		Békéscsaba	258	34 546	209	628	
/fő		174	6	5	168	/fő		167	1	3	176
Bp. Ferencv.	170	23 233	57	1088		Kiskunhalas	114	15 111	18	1951	
/fő		171	0	8	176	/fő		161	0	21	176
Bp. Északi	256	37 031	342	505		Szentese	252	36 513	203	537	
/fő		178	2	2	176	/fő		170	1	2	176
Szolnok	349	47 303	291	2386		Pécs	264	36 916	290	1578	
/fő		173	1	9	176	/fő		170	1	7	176
Sz.fehérvár	363	51 699	301	451		Dombóvár	284	40 951	385	1936	
/fő		172	1	2	172	/fő		170	2	8	176
Bp. Déli	46	6398	60	9		Nagykanizsa	207	27 786	172	2388	
/fő		173	2	0	172	/fő		168	1	14	176
Győr	185	26 288	110	892		Szombathely	250	31 308	32	3116	
/fő		169	1	6	168	/fő		164	0	16	179
Hegyeshalom	86	12 361	40	192		Celldömölk	224	31 174	108	2002	
/fő		174	1	3	176	/fő		160	1	10	168
B.gyarmat	68	10 482	77	488		Tapolca	98	13 224	43	1711	
/fő		198	1	9	176	/fő		158	1	20	178
Hatvan	146	20 988	160	370		Zalaegerszeg	102	13 570	0	1555	
/fő		179	1	3	168	/fő		160	0	18	174
Bp. Különcélú	5	752	0	0		Hálózat	5452	752 637	4315	42 281	
/fő		176	0	0	176	/fő		169	1	9	165,9
Miskolc	459	60 981	25	7008		Budapest Üi.	1885	268 212	2595	7325	
/fő		160	0	18	172	/fő		175	2	5	172,4
Füzesabony	110	16 307	195	112		Miskolc ÜV.	569	77 288	220	7120	
/fő		178	2	1	176	/fő		164	0	15	172,8
Debrecen	250	32 271	4	5047		Debrecen Üi.	663	87 785	23	8710	
/fő		157	0	25	176	/fő		164	0	16	176,0
Püspökladány	146	19 150	0	1432		Záhony	160	19 946	14	1168	
/fő		166	0	12	176	/fő		162	0	9	170,0
Nyíregyháza	267	36 364	19	2231		Szeged ÜV.	746	103 877	434	3673	
/fő		170	0	10	176	/fő		168	1	6	166,7
Záhony	160	19 946	14	1168		Pécs Üi.	755	105 653	846	5902	
/fő		162	0	9	170	/fő		170	1	9	176,0
Szeged	123	17 707	4	557		Szombathely	647	89 876	183	8384	
/fő		172	0	5	176	ÜV./fő		161	0	15	174,4

MOZDONYVEZETŐK LAPJA

Felelős szerkesztő: **SIPOS JÓZSEF**

A szerkesztőség címe: 1087 Bp., Kerepesi út 3.

Telefon: 1130-818, 1339-540

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

A Mozdonyvezetők Szakszervezete megbízásából kiadja az ANTIKVA Kft. 1202 Budapest, Lázár u. 38.

Telefon: 215-1447/299

Készült az ANTIKVA nyomdaüzemében

Felelős vezető: **Andics László**

Munkaszám: 94.146